



Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

HENRIIKA WEISTE | ANNA-SOFIA HYVÖNEN | ATTE MANTILA | MIKKO SEILA



Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

HENRIIKA WEISTE
ANNA-SOFIA HYVÖNEN
ATTE MANTILA
MIKKO SEILA

RAPORTTEJA 90 | 2016

Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys
ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy

Kartat: WayStep Consulting Oy ja Linea Konsultit Oy

ISBN 978-952-314-511-5 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-511-5

www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe	2
1 Työn tausta, tavoitteet ja suunnitteluprosessi	3
1.1 Työn tausta, tavoitteet ja rajausta	3
1.2 Palvelutason suunnitteluprosessi	4
1.3 Palvelutason määrittelyyn ja toteuttamiseen liittyvät muutokset ja epävarmuudet	4
2 Nykytilan kuvaus	7
2.1 Toimintaympäristö	7
Väestö	7
Työpaikat ja pendelöinti	8
Kouluverkko ja oppilaitokset	11
Aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämisestä vuosina 2015–2019	11
2.2 Joukkoliikenteen nykytila	12
Joukkoliikenteen tarjonta	12
Pysäkkiverkko	13
Joukkoliikenteen kysyntä	15
Joukkoliikenteen järjestämistapa	16
Kuntien kuljetukset	17
Kustannukset ja rahoitus	20
3 Liikkumistarpeet	24
3.1 Liikkumistarpeiden selvittämistapa	24
3.2 Tunnistetut liikkumistarpeet	24
4 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämistarpeet	26
5 Palvelutason määrittely	32
5.1 Lähtökohdat Liikenneviraston ohjeen (31/2015) mukaan	32
5.2 Liikennetarjonnan palvelutaso	33
2.3 Laadulliset tavoitteet	34
6 Palvelutasoehdotuksen vaikutusten arviointi	40
6.1 Muutokset liikennetarjonnassa	40
6.2 Kustannusvaikutukset	40
6.3 Vaikutukset joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksiin	41
7 Toimenpiteet palvelutason toteuttamiseksi	43
7.1 Liikennesuunnitelma	43
7.2 Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet ja vastuutahot	44
7.3 Seuranta	48
Lähteet	49
Liitteet	50

Esipuhe

Uudenmaan ELY-keskus ja Itä-Uudenmaan kunnat ovat valmistelleet ehdotuksen Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä. Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennettä. Palvelutason määrittely ei kuitenkaan velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä. Palvelutason määrittely ei siten luo myöskään subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely on lakisääteistä. Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Uudellamaalla joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus ja Sipoossa Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymä. Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritetty noudattaen Liikenneviraston Joukkoliikenteen palvelutason määrittely -ohjetta (Liikenneviraston ohjeita 31/2015).

Palvelutason määrittely pohjautuu nykytilan analyysistä saatuihin tuloksiin, yhdessä liikenteenharjoittajien ja kuntien edustajien kanssa tunnistettuihin liikkumistarpeisiin sekä käytävissä olevaan julkiseen rahoitukseen. Työn aikana on järjestetty liikkumistarpeita kartoittava työpaja kuntien edustajille (8.3.2016), liikennöitsijätilaisuus (15.4.2016), haastateltu kuntien, yritysten ja viranomaisten edustajia sekä kuultu alueen asukkaiden kommentteja palvelutasoluonnoksesta tehdyn nettikyselyn avulla. Nykytilan tarkastelut on laadittu keväällä 2016 ja ne perustuvat alkuvuonna 2016 saatavilla olleisiin uusimpiin tilastotietoihin.

Työn ohjausryhmänä on toiminut Itä-Uudenmaan henkilöliikennetyöryhmä, johon kuuluvat:

Hanna Linna-Varis	Porvoo, puheenjohtaja
Jukka-Pekka Vallius	Uudenmaan ELY-keskus
Satu Hyvärinen	Uudenmaan ELY-keskus
Kari Jahnsson	Askola
Sirpa Salminen	Mäntsälä
Krista Koskimäki	Mäntsälä
Kristina Lindstén	Mäntsälä
Mauri Kivelä	Lapinjärvi
Eija Haanelä	Pukkila
Markus Elfström	HSL
Matti Latva-Pirilä	Myrskylä (3/2016 saakka)
Camilla Söderström	Myrskylä
Seija Marttila	Pornainen
Suvi Peltola	Loviisa
Markus Lindroos	Loviisa
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Pasi Kouhia	Uudenmaan liitto

Ohjausryhmän työskentelyä on valmistellut projektiryhmä, johon kuuluivat

Jukka-Pekka Vallius	Uudenmaan ELY-keskus, puheenjohtaja
Hanna Linna-Varis	Porvoo
Sirpa Salminen	Mäntsälä

Työn konsultteina ovat toimineet WayStep Consulting Oy:stä Henriika Weiste (konsulttityöryhmän projektipäällikkö) ja Anna-Sofia Hyvönen. Työhön ovat osallistuneet myös Linea Konsultit Oy:stä Atte Mantila ja Mikko Seila.

1 Työn tausta, tavoitteet ja suunnitteluprosessi

1.1 Työn tausta, tavoitteet ja raja

ELY-keskukset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason (Joukkoliikennelain 4 § 1 momentti). Palvelutasomäärittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomais pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja.

Määrittely joukkoliikenteen palvelutaso luo perustan liikenteen järjestämiselle, suunnittelulle, rahoitukselle ja toteutukselle. Palvelutasomäärittelyä voidaan myös hyödyntää kuntien ja maakuntien maankäytön suunnittelussa.

Palvelutasomäärittely on jatkuva prosessi, ja määrittelyt ovat voimassa yleensä 3–8 vuotta. Tämän jälkeen määrittelyt päivitetään muuttuneita olosuhteita tai kysyntää vastaaviksi. Tämä suunnitelma tähtää vuosiin 2016–2020. Viimeistään vuonna 2019 toteutettava aluehallinnon uudistus ja mahdollisesti jo sitä ennen toteutuvat joukkoliikennelakia koskevat uudistukset (Liikennekaari-hanke) tulevat muuttamaan palvelutasomäärittelyä.

Työn tavoitteena on ollut

1. Laatia resurssitehokas ja käyttäjien tarpeet huomioon ottava suunnitelma alueen joukkoliikenteen tarjonnasta ja järjestämistavasta kokonaisuutena.
2. Esittää suunnitelma siitä, kuinka liikenteen muutoksiin voidaan varautua mahdollisimman kustannustehokkaasti vuosittain vuoteen 2019 mennessä.
3. Selvittää ja kuvata joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila ja ennakoitavissa olevat muutokset.
4. Laatia ehdotus alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä niin, että Uudenmaan ELY-keskus voi esityksen pohjalta vahvistaa alueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2017–2020.
5. Yhteensovittaa kuntien henkilökuljetuksia ja ELY-keskuksen joukkoliikennettä soveltuvin osin.
6. Arvioida suunnitelman mukaisen joukkoliikennetarjonnan rahoitustarve ja tehdä esitys rahoituksen jakamisesta kuntien välillä.
7. Edesauttaa markkinaehtoisien liikenteen toimintaedellytyksiä.

Suunnittelualueeseen ovat kuuluneet seuraavat kunnat: Askola, Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Mäntsälä, Pornainen, Porvoo ja Pukkila. Lisäksi Sipoon kunta on ollut mukana Itä-Uudenmaan kuntia palvelevan HSL:n ja ELY-keskuksen yhteishankintaliikenteen osalta. HSL:n ja ELY-keskuksen yhteishankintaliikenteestä on tässä työssä tarkasteltu Itä-Uudenmaan kautta liikennöitäviä vuoroja.

Mäntsälä ja Pornainen osallistuivat samaan aikaan laadittavaan Keski-Uudenmaan palvelutasosuunnitelmaan ja samoja lähtötietoja on hyödynnetty molemmissa suunnitelmissa. Tässä työssä on tarkasteltu Mäntsälän ja Pornaisten osalta vain Itä-Uudellemaalle suuntautuvia yhteyksiä sekä Pornaisten sisäistä liikennettä.

Joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Itä-Uudellamaalla toimii Uudenmaan ELY-keskus ja Sipossa Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymä. Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia hoidetaan alueella markkinaehtoisella liikenteellä, siirtymäajan liikennöintisopimuksilla, reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla, bruttosopimusliikenteellä, kaupunkien ja kuntien hankkimalla liikenteellä sekä erilliskuljetuksilla.

Markkinaehtoisen liikenteen rooli on erittäin merkittävä. Yksi työn keskeisistä haasteista on liittynyt siihen, kuinka viranomaisen tulisi lähestyä markkinaehtoisena liikenteenä hoituvien alueiden palvelutasoa.

1.2 Palvelutason suunnitteluprosessi

Suunnitelma toteutettiin viidessä työvaiheessa (kuva 1). Suunnittelutyötä tehtiin tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien, liikennöitsijöiden ja asukkaiden kanssa. Kuvassa on esitetty työvaiheet ja vuorovaikutus kussakin työvaiheessa. Ohjausryhmä kokoontui suunnitteluvaiheessa 4 kertaa ja myös projektiryhmä kokoontui 4 kertaa. Ohjausryhmän 5 kokous koskee raporttiluonnoksesta saatavien lausuntojen käsittelyä.

Työvaihe	Vuorovaikutus	
Nykytilanteen kartoitus	Kuntien haastattelut	helmi16
Tulevien muutosten ennakointi	Yritysten haastattelut	maalis16
Palvelutasosuunnitelma	Työpaja kuntaedustajille Esittely liikennöitsijöille Suunnitelma yleisölle kommentoitavaksi internetiin	huhti16
Joukkoliikennesuunnitelma	Keskustelut kuntaedustajien kanssa, ohjausryhmätyöskentely	touko16
Liikenteen järjestäminen	Projekti- ja ohjausryhmätyöskentely	kesä16
Raporttiluonnos	Esittelyt kunnissa Lausuntokierros	kesä- elo16
Raportti	Ohjausryhmä käsittelee kommentit	syys16

Kuva 1. Työvaiheet ja niiden vuorovaikutus.

Työtä laadittiin samanaikaisesti Keski-Uudenmaan palvelutasosuunnitelman kanssa niin, että Pornaisten ja Mäntsälän kunnat osallistuivat molempiin suunnitelmiin. Tässä työssä hyödynnettiin Keski-Uudenmaan suunnitelman kuntahaastattelujen ja kyselyjen tuloksia yhtenä lähtökohtana. Mäntsälän kunnan sisäinen liikenne ja muualla kuin Itä-Uudellemaalle suuntautuvat yhteydet on käsitelty muissa alueellisissa palvelutasosuunnitelmissa.

1.3 Palvelutason määrittelyyn ja toteuttamiseen liittyvät muutokset ja epävarmuudet

Palvelutasosuunnitelman laatimisen aikaan on valmisteilla ollut joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavia merkittäviä uudistuksia, joiden vaikutuksista ei ole vielä tietoa.

Ajankohtaisia muutoksia ovat hallituksen eduskunnalle 22.9.2016 antama ehdotus Liikennekaaresta ja aluehallinnon uudistukset sekä valtion luopuminen valtakunnallisen Waltti-lippujärjestelmän osakkuudesta.

Liikennekaari tulisi hallituksen ehdotuksen mukaan voimaan 1.7.2018. Liikennekaarella yhdistetään ja uudistetaan henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset ja korvataan joukkoliikennelaki ja taksilaki. Liikennekaari tulisi hallituksen ehdotuksen mukaan voimaan 1.7.2018. Liikennekaarella yhdistetään ja uudistetaan henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset ja korvataan joukkoliikennelaki ja taksilaki. Liikennekaari tulisi hallituksen ehdotuksen mukaan voimaan 1.7.2018.

kennekaariesityksellä muutetaan nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Liikennekaari muuttaa erityisesti taksijärjestelmää.

Liikennekaari helpottaa taksialalle tuloa ja lisää taksitoimijoiden vapautta kehittää omaa toimintaansa. Uuden lain mukaan kaikkeen taksitoimintaan tarvitaan jatkossakin luvat: toimijakohtainen taksiliikennelupa ja kuljettajakohtainen ajolupa. Taksiliikennettä saa jatkossa harjoittaa muullakin kuin henkilöautolla. Näin yritykset voivat kehittää asiakastarpeisiin vastaavia liiketoimintamalleja ja yhdistellä kuljetuksia.

Jatkossa taksiliikennettä voisi harjoittaa kuka tahansa laissa säädetty lupaehdot täyttävä toimija, sillä taksi-kiintiöistä luovutaan. Taksiliikennelupa olisi yritysakohtainen, minkä lisäksi kuljettajalta vaaditaan ajolupa. Takseilla on jatkossakin määritelty pääasiallinen asemapaikka. Toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. Taksi voisi kuitenkin uudistuksen myötä jäädä odottamaan kyytiläisiä myös ilmoittamansa asemapaikkansa ulkopuolelta, ja muilta paikkakunnilta voidaan tulla paikkaamaan kysyntää toiselle paikkakunnalle. Taksien hintasääntelystä luovutaan ja hinnat määräytyvät jatkossa markkinaehtoisesti.

Liikennekaaren tavoitteena on edistää merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa. Tulevaisuuden liikenteen kannalta olennaista on, että tiedot ja tietojärjestelmät ovat yhteentoimivia ja rajapinnat avoimia. Liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot avataan. Liikennekaareissa säädetään myös lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta.

Liikennekaaren voimaantulon myötä lippujärjestelmien yhteentoimivuus ei enää edellytä valtion osallistumista Waltti-järjestelmään tai sitä hallinnoivaan TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:öön. Valtion luovuttua yhtiön omistuksesta Waltista tulee yksi toimittaja muiden lippu- ja maksujärjestelmiä tarjoavien tahojen kanssa.

Hallituksen Liikennekaari-esityksessä on luovuttu ”joukkoliikenne” sanasta. Sen sijaan käytetään ilmaisua ’julkinen henkilöliikenne’.

Aluehallinnon uudistumisen myötä siirtyisivät joukkoliikennetehtävät mahdollisesti ELY-keskuksilta maakunnille. Jatkossa maakunnille mahdollisesti tulisi toimivaltaa myös oman alueensa rautatieliikenteen osalta. Kunnalliset ja seudulliset toimivaltaiset viranomaiset säilyttäisivät toistaiseksi Liikennekaareissa vahvistetut tehtävänsä. Liikennekaari ei esitä muutoksia PSA-asetuksen mukaisiin joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Suunnittelualueella markkinaehtoisien liikenteen tarjonta muodostaa keskeisen osan joukkoliikenteen palveluntarjonnasta. Erityisesti Porvoossa markkinaehtoisien liikenteen merkitys on suuri. Liikennekaari esittää joukkoliikenteen reittiliikenneluvista luopumista. Markkinaehtoisien liikenteen muutoksiin liittyvien ilmoitusten ennakko aika olisi vain 60 vuorokautta. Muutokset markkinaehtoisessa liikenteessä voivat jatkossa olla aiempiakin nopeampia ja kilpailutilanne saattaa muuttua äkillisesti. Muutokset liikennetarjonnassa voivat olla siis ennakoimattomia ja niihin on mahdotonta varautua rahoituksessa ja hankintojen suunnittelussa etukäteen.

Epävarmuutta ja muutoksia joukkoliikenteen järjestämiseen tuovat myös alueella vasta tulevana vuosina päättyvät siirtymäajan liikennöintisopimukset. Sopimusten mukaisen liikenteen jatkosta ei ole tietoa. Julkisessa rahoituksessa ei pystytäkään varautumaan siirtymäajan liikenteen mahdolliseen hankkimiseen nykyisessä laajuudessa, vaan toiveena on vastaavien liikennepalveluiden syntyminen markkinaehtoisena liikenteenä.

Muutoksiin on suunnitelmassa varauduttu niin, että palvelutaso on pyritty määrittämään mahdollisimman toimijaneutraalisti, alueen asukkaiden tarpeista lähtien. Näihin asukkaiden tarpeisiin eivät joukkoliikenteen

järjestämistavassa tai lainsäädännössä tapahtuvat muutokset vaikuta. Sen sijaan esimerkiksi palveluverkon muutokset, kuten sosiaali- ja terveystoimen palveluiden sijainti tai kouluverkon ja kaupallisten palveluiden verkoissa tapahtuvat muutokset voivat muuttaa liikkumistarpeita.

2 Nykytilan kuvaus

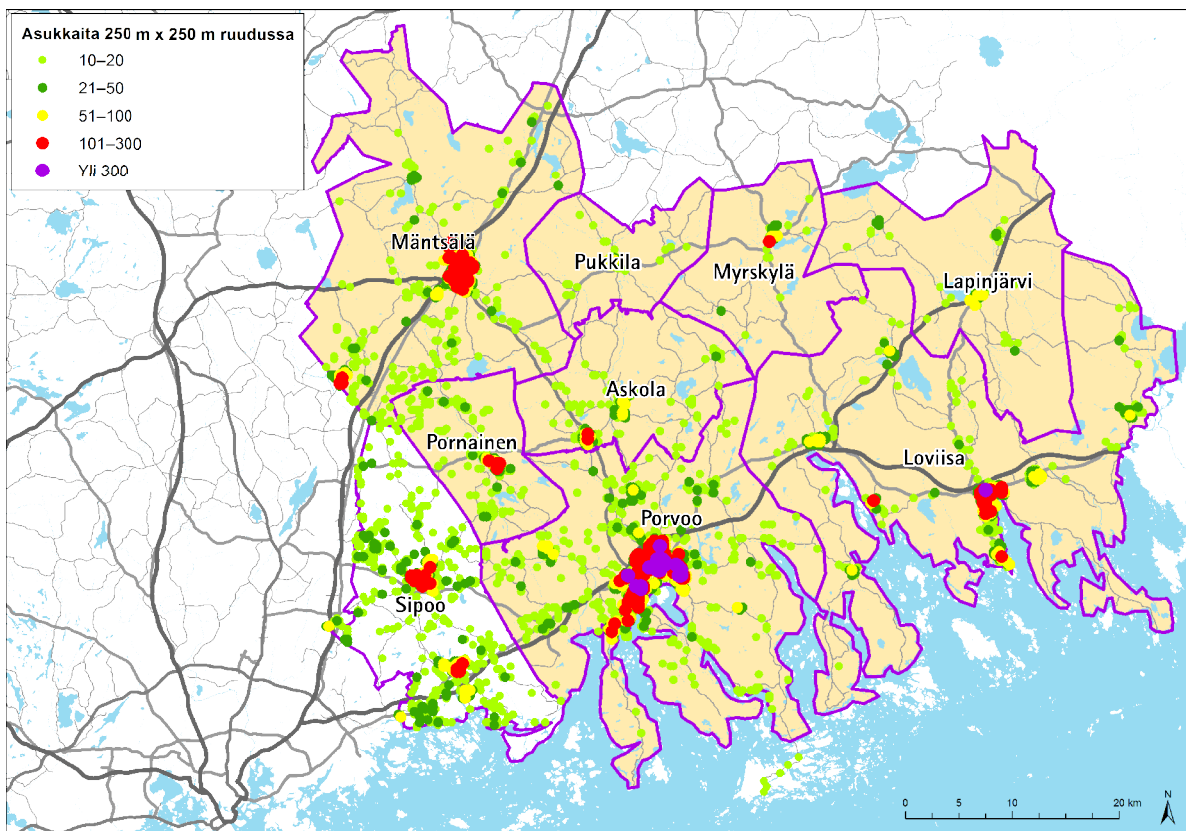
2.1 Toimintaympäristö

Väestö

Vuonna 2015 Itä-Uudellamaalla oli noin 102 900 asukasta (taulukko 1, Tilastokeskus, 2016). Väestötiheys on suurin Porvoossa ja Loviisassa. Harvaan asutusta on kaikkialla, etenkin Itä-Uudenmaan pohjoisosassa, mutta väestöä on keskittynyt pääteiden varsille (kuva 2).

Vuoteen 2020 mennessä väestön ennustetaan kasvavan noin 2 300 asukkaalla (+ 2 %) 105 200 asukkaaseen ja vuoteen 2030 mennessä noin 6 200 asukkaalla (+6,4 %) 109 000 asukkaaseen. Työikäisten ja koululaisten määrä tulee säilymään ennallaan lähivuosina. Eniten kasvavat yli 64-vuotiaiden ikäryhmät. Heidän osuuden ennustetaan kasvavan vuodesta 2015 vuoteen 2020 yhteensä noin 15 %, jolloin vuonna 2020 useampi kuin joka viides (noin 22 %) Itä-Uudenmaan asukas olisi yli 64-vuotias (taulukko 1).

Perinteisen joukkoliikenteen kysynnässä tuskin tulee suunnittelun aikajänteellä tapahtumaan väestömäärästä johtuvia merkittäviä muutoksia. Väestön ikääntymisestä johtuen on tarve lisätä palveluliikennettä tai kutsuliikennettä. Ikääntyvän väestön kuljetustarpeet tulee myös huomioida aktiivisemmin joukkoliikenteen tarjontaa ja kalustoa suunniteltaessa. Myös tarve sosiaalitoimen kuljetuspalveluille tulee kasvamaan. Kuljetusten lisääntyessä korostuu entistä enemmän kustannustehokkuus kuljetusten hoitamisessa.



Kuva 2. Väestötiheys Itä-Uudellamaalla 2014 (YKR, SYKE/TK 2016).

Taulukko 1. Itä-Uudenmaan toteutunut väestönkehitys 2005–2015 sekä ennustettu väestönkehitys 2020–2030.

ikäluokka	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	muutos 2005–15		muutos 2010–15	
alle 7	8 361	8 660	8 510	8 550	8 478	8 420	8 318	-43	-1 %	-342	-4 %
7–14	10 904	10 452	10 415	10 462	10 519	10 481	10 462	-442	-4 %	10	0 %
15–19	6 062	6 854	6 796	6 591	6 428	6 353	6 239	177	3 %	-615	-9 %
20–24	4 427	4 541	4 562	4 705	4 775	4 907	4 838	411	9 %	297	7 %
25–39	17 401	17 080	17 001	17 024	17 031	16 891	16 619	-782	-4 %	-461	-3 %
40–64	35 795	37 218	36 879	36 625	36 331	36 261	36 154	359	1 %	-1 064	-3 %
65–79	10 553	12 122	12 830	13 517	14 246	14 830	15 486	4 933	47 %	3 364	28 %
yli 79	3 697	4 284	4 428	4 544	4 624	4 675	4 751	1 054	29 %	467	11 %
yht.	97 200	101 211	101 421	102 018	102 432	102 818	102 867	5 667	6 %	1 656	2 %

ikäluokka	2020	2030	ennuste 2015–20		ennuste 2015–30	
alle 7	7 877	7 752	-441	-5 %	-566	-7 %
7–14	10 688	10 045	226	2 %	-417	-4 %
15–19	6 293	6 297	54	1 %	58	1 %
20–24	4 417	4 659	-421	-9 %	-179	-4 %
25–39	16 812	16 341	193	1 %	-278	-2 %
40–64	35 852	35 527	-302	-1 %	-627	-2 %
65–79	17 839	19 207	2 353	15 %	3 721	24 %
yli 79	5 377	9 213	626	13 %	4 462	94 %
yht.	105 155	109 041	2 288	2 %	6 174	6 %

Väestönkehityksessä on kunnittaista vaihtelua. Vuoteen 2020 mennessä asukasmäärän ennustetaan kasvavan Askolassa (+5 %), Mäntsälässä (+3 %), Pornaisissa (+2 %), Porvoossa (+2 %) ja Pukkilassa (+1 %). Väestömäärän laskua on odotettavissa Lapinjärvellä (-4 %). Loviisan ja Myrskylän asukasmäärissä ei ole ennusteiden perusteella luvassa muutoksia.

Uudenmaan maakuntakaavassa on osoitettu 87 maakunnallisesti merkittävää kylää, jossa tavoitellaan ympäröivää haja-asutusaluetta tiheämpää asutusta. Suurimpien kylien asukasmäärä vaihtelee 400–700 asukkaan välillä. Itä-Uudellamaalla Hinthaara, Kerkkoo, Liljendahl, Monninkylä, Ruotsinpyhtään ruukki ja Perna ja ovat suurimpia kyliä (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava 2016).

Porvoon kaupunki on tehnyt asukkaiden kanssa yhteistyössä kyläverkko selvityksen, jossa on määritelty kylärakenteen kehittämisen linjaukset. Kehitettäväksi palvelukyliksi valittiin Epoo, Fagersta–Gäddrag, Hintahaara, Ilola, Kerkkoo ja Kulloo. Kyliin suuntautuva uusi asutus sekä kylissä tarjottavat palvelut pyritään ohjaamaan palvelukyliin. Palvelukyliä ympäröi hyvä maaseutu ja saaristo, joissa on elinvoimaa. Näillä alueilla kaupunki järjestää liikkuvia palveluja sekä virkistyspalveluja (Porvoo, kylärakenneohjelma 2014).

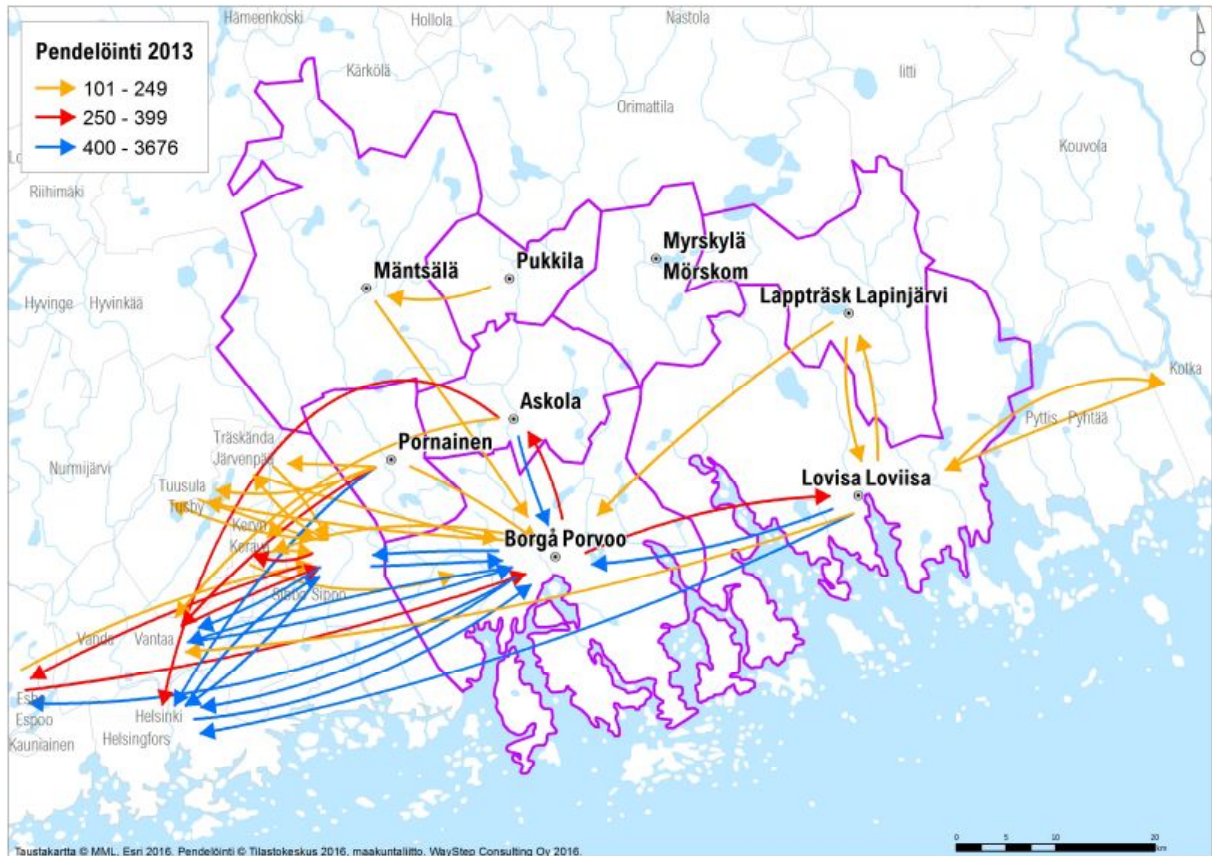
Loviisassa Tesjoki, Valko ja Koskenkylä ovat Loviisassa keskustan jälkeen suurimmat taajamat.

Työpaikat ja pendelöinti

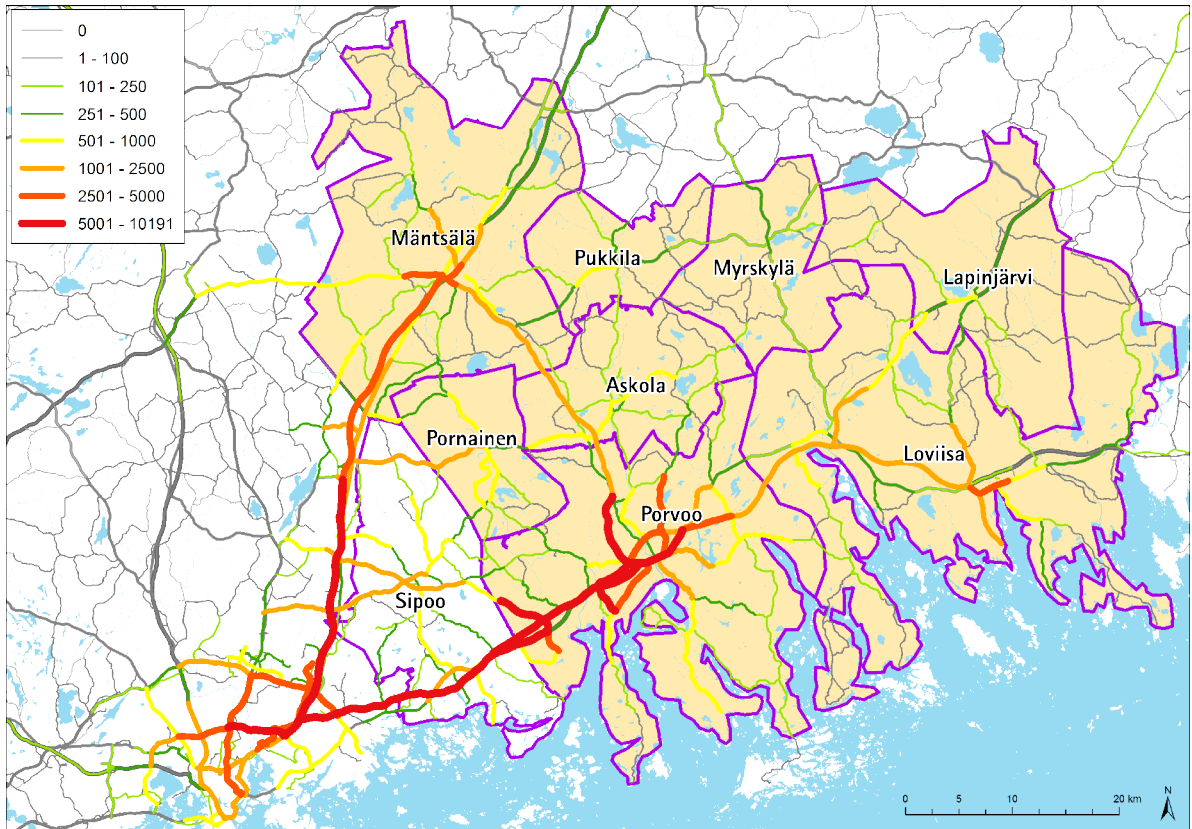
Vuonna 2014 Itä-Uudellamaalla on ollut noin 35 600 työpaikkaa (Tilastokeskus, 2016). Suurin osa alueen kuntien asukkaista on töissä oman kuntansa alueella (taulukko 2). Suosituimmat pendelöintikunnat asuin-kunnan ulkopuolella ovat Porvoo, Helsinki sekä Vantaa. Joukkoliikenteen kysynnän näkökulmasta potentiaalisimmat pendelöintivirrat painottuvat yhteysväleille Loviisa–Porvoo–pääkaupunkiseutu eli yhteysväleille, joiden joukkoliikennetarjonta on jo nyt muuta aluetta korkeampi (taulukko 2 sekä kuvat 3–5). Mäntsälässä asuvien pendelöinti sekä Mäntsälään suuntautuva pendelöinti on käsitelty tarkemmin osana Keski-Uudenmaan työtä.

Taulukko 2. Itä-Uudenmaan asukkaiden suosituimmat työskentelykunnat.

Asuinkunta	Suosituin työskentelykunta (osuus työssäkäyvistä)	2. suosituin työskentelykunta	3. suosituin työskentelykunta
Askola	Asuinkunta 33% (771 hlöä)	Porvoo 31 % (724 hlöä)	Helsinki 11 % (258 hlöä)
Lapinjärvi	Asuinkunta 53% (616 hlöä)	Loviisa 15 % (170 hlöä)	Porvoo 10 % (116 hlöä)
Loviisa	Asuinkunta 63% (4 065 hlöä)	Porvoo 16 % (1 058 hlöä)	Helsinki 7 % (443 hlöä)
Mäntsälä	Asuinkunta 39% (3 674 hlöä)	Helsinki 18 % (1 706 hlöä)	Vantaa 11 % (1 032 hlöä)
Myrskylä	Asuinkunta 44% (351 hlöä)	Porvoo 11 % (88 hlöä)	Lahti 7 % (52 hlöä)
Pornainen	Asuinkunta 25% (608 hlöä)	Helsinki 21 % (1 706 hlöä)	Vantaa 14 % (348 hlöä)
Porvoo	Asuinkunta 65% (14 632 hlöä)	Helsinki 16 % (3 676 hlöä)	Vantaa 6 % (1 296 hlöä)
Pukkila	Asuinkunta 37% (330 hlöä)	Mäntsälä 13 % (116 hlöä)	Helsinki 10 % (89 hlöä)



Kuva 3. Pendelöinti (Tilastokeskus 2016).



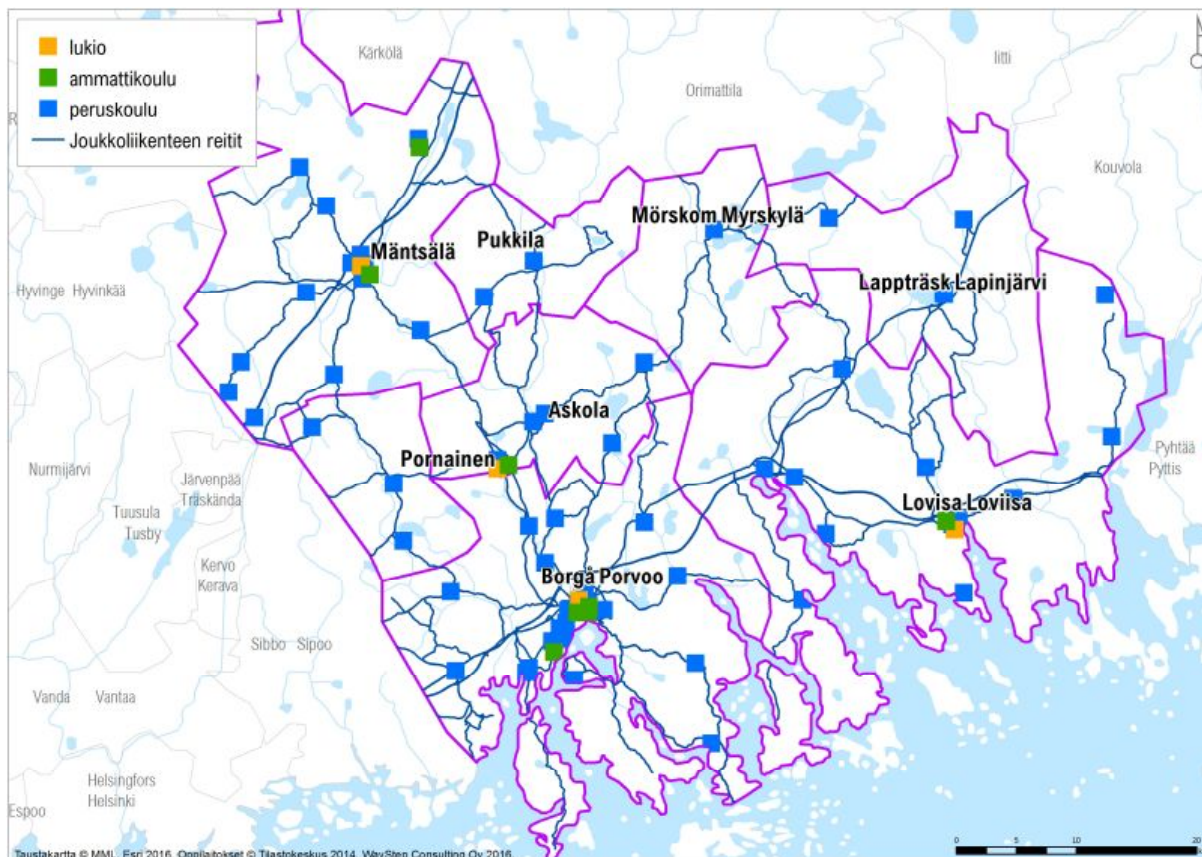
Kuva 4. Suunnittelualueella asuvien reititetyt työmatkat (YKR, Syke/TK 2016).



Kuva 5. Suunnittelualueen ulkopuolella asuvien reititetyt työmatkat (YKR, Syke/TK 2016).

Kouluverkko ja oppilaitokset

Lukiot ja ammattikoulujen toimipisteet sijaitsevat Askolassa, Loviisassa, Mäntsälässä ja Porvoossa. Toisen asteen oppilaitokset sijoittuvat joukkoliikenteen reittien varsille. Peruskoulut sijaitsevat jokaisessa suunnittelualueen kunnassa ja joukkoliikenteen näkökulmasta hieman haasteellisesti eri puolilla kuntia. Peruskouluihin on järjestetty joukkoliikenneyhteys muutamaa syrjäistä koulua lukuun ottamatta. Kouluverkko on jatkuvassa muutoksessa, ja kyläkouluja lakkautetaan (kuva 6).



Kuva 6. Suunnittelualueen koulut ja oppilaitokset.

Aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämisestä vuosina 2015–2019

Uudenmaan ELY-keskus on tehnyt yhdessä Itä-Uudenmaan kuntien, Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston kanssa sopimuksen Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2030:n liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden edistämisestä vuosina 2015–2019. Aiesopimuksella pyritään yhdenmukaisiin toimenpiteisiin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ2015:n kanssa siltä osin kuin sen toimenpiteet vastaavat Itä-Uudenmaan liikennestrategian tavoitteita.

Joukkoliikenteen kannalta merkittävin tavoite on kulkutapaosuuden kasvattaminen. Tähän pyritään aiesopimuksen mukaan luomalla toimiva, viisas ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle muun muassa nopeiden ja tarpeiden mukaan aikataulutettujen vuorojen avulla. Tarjontaa sovitetaan kysyntään ja kilpailukykyä parannetaan joukkoliikenteen pääreiteillä suhteessa autoon, etenkin pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Alueen sisällä keskitytään palveluiden, työ- ja opiskelumatkojen ja maankäytön kehittämisen kannalta keskeisten suuntien palvelutason parantamiseen.

Aiesopimuksen tavoitteena on parantaa palveluja kehittämällä myös laadullisia palvelutasotekijöitä, lisäämällä informaatiota ja yhtenäistämällä lippujärjestelmiä. Matkaketjujen kehittämisestä on nostettu esiin valtatien 7 käytävässä kulkevan bussiliikenteen vaihtojen mahdollistaminen HSL-alueen sisäiseen liikenteeseen.

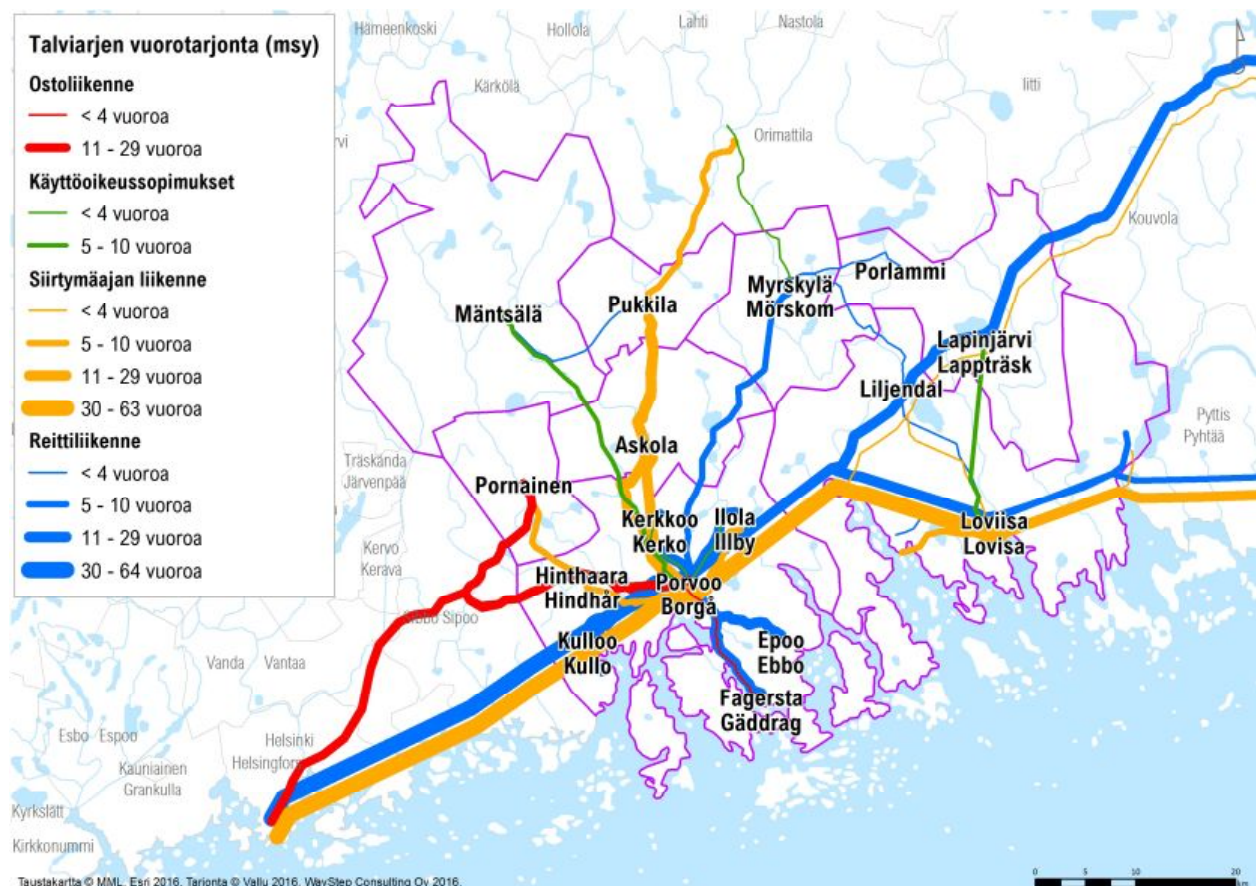
Itä-Uudenmaan uusi liikennestrategia valmistuu vuonna 2018, sen myötä laaditaan myös uusi aiesopimus.

2.2 Joukkoliikenteen nykytila

Joukkoliikenteen tarjonta

Itä-Uudellamaalla paras joukkoliikenteen tarjonta on (Loviisa–)Porvoo–Helsinki-yhteysväliillä, joka hoidetaan markkinaehtoisena liikenteenä sekä niin ikään markkinaehtoisena hoidettavassa Porvoon paikallisliikenteessä (kuva 7). Porvoo–Askola–Pukkila-yhteysväliillä tarjonta on ollut hyvällä tasolla, mutta on todennäköisesti hieman supistumassa siirtymäajan liikennöintisopimusten lakkautumisen myötä.

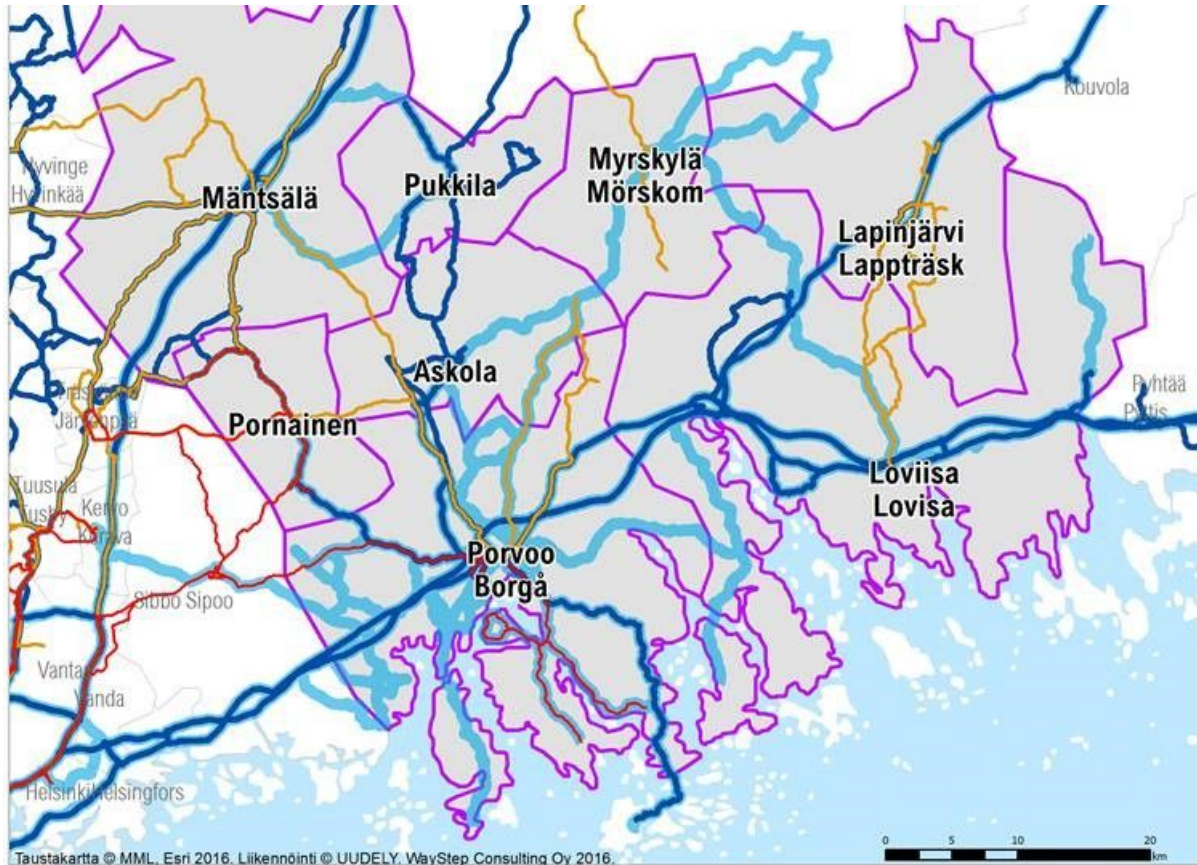
Pääteiden ulkopuolella palvelutaso kausivaihtelut ovat voimakkaita. Kouluvuoden aikana tarjontaa ja myös työmatkoja palvelevia vuoroja on kohtuullisesti, mutta lomapäivinä ja kesäaikaan tarjonta heikkenee voimakkaasti.



Kuva 7. Talviarjen vuorotarjonta

Valtaosin markkinaehtoisesti liikennöitävä Porvoo–Helsinki-liikenne toimii Itä-Uudenmaan runkoreittinä ja palvelee hyvällä palvelutasolla monia asiakasryhmiä. Merkittävä osa Helsingin vuoroista siirtyi vuonna 2008 moottoritille, joka on mahdollistanut nopeamman matka-ajan ja hyvän kilpailuaseman henkilöauto- ja

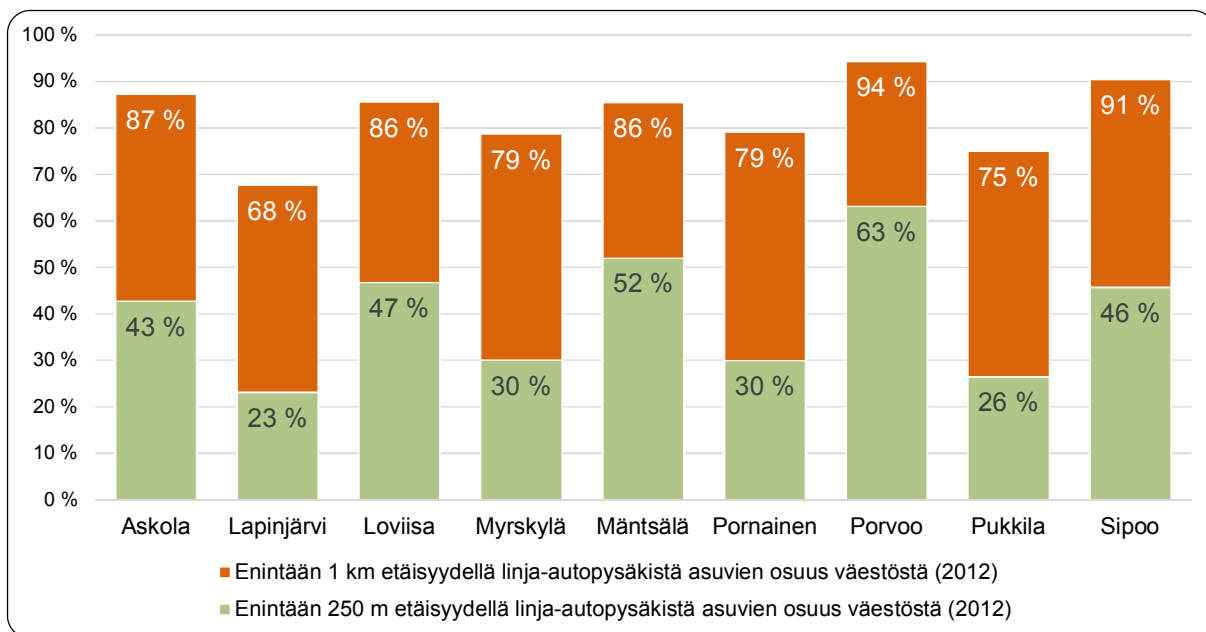
kimppakyyti liikenteen kanssa. Osa vuoroista ajaa Porvoon länsipuolisen kysynnän takia myös maantiellä 170. Osa moottoritietä kulkevista vuoroista jatkaa vaihdottomina keskustan jälkeen Porvoon itäpuolelle. 848-vuorot kulkevat Söderkullan ja Pasilan kautta, muut Sturenkadun kautta Helsingissä. Porvoo–Helsinki-yhteysvälin palvelutarjonnassa on tapahtunut useita nopeita vuorotarjontaa, toimijoita ja reittejä koskevia muutoksia. Yhteysvälillä on käyty muutaman vuoden aikana aggressiivista hintakilpailua, jonka tuloksena hintataso on laskenut ja palvelujen tarjonta monipuolistunut. Myös yhteysvälillä liikennepalveluja tarjoavissa yrityksissä ja niiden roolissa osana palvelujen kokonaisuutta on tapahtunut muutoksia. Kuvassa 8 on esitetty ELY-keskuksen hallinnoiman liikenteen reitit suunnittelualueella. Vaaleansininen väri kuvaa markkinaehtoisen liikenteen reittejä.



Kuva 8. Tarjonta sopimustyypeittäin, tilanne maaliskuussa 2016.

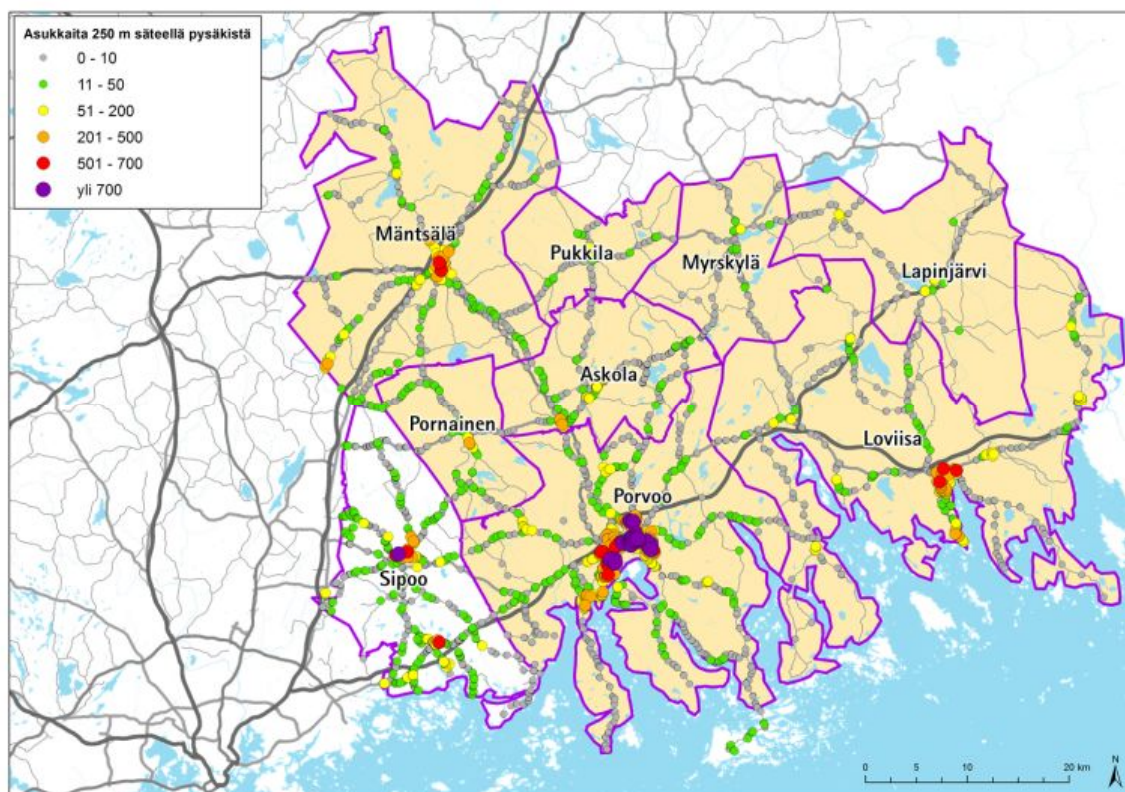
Pysäkkiverkko

Itä-Uudellamaalla noin joka toinen asukas asuu 250 metrin etäisyydellä linja-autopysäkistä ja lähes yhdeksän asukasta kymmenestä yhden kilometrin etäisyydellä pysäkistä. Parhaiten joukkoliikenne on saavutettavissa Porvoossa, heikoimmin Lapinjärvellä (kuva 9)

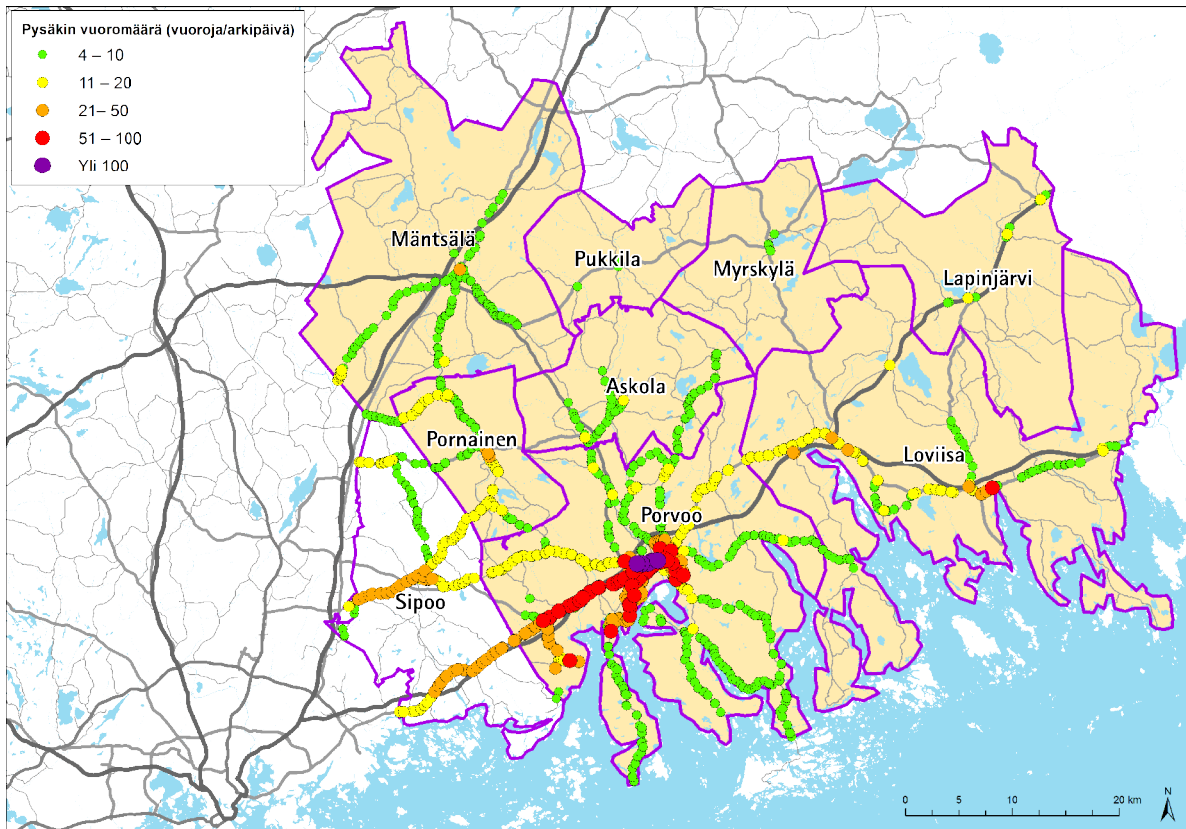


Kuva 9. Joukkoliikenteen saavutettavuus kunnittain (lähde: Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, 4.2.2016. Tilastokeskus, Liikennevirasto, Väestötietojärjestelmä/Väestörekisterikeskus).

Pysäkeittäin tarkasteltuna paras saavutettavuus (eniten asukkaita) on Porvoon keskusta-alueen pysäkeillä sekä Mäntsälän ja Loviisan keskustoissa (kuva 10). Eniten bussivuoroja kulkee Porvoon keskustan pysäkeillä sekä Porvoon ja Kulloon välillä (kuva 11).



Kuva 10. Asukkaat 250 m säteellä pysäkeistä (Syke/TK 2016, Digiroad, Liikennevirasto 2016).



Kuva 11. Pysäkin ohittava vuoromäärä talviarkipäivänä (Vallu-rekisteri, Digiroad, Liikennevirasto 2016).

Joukkoliikenteen kysyntä

Joukkoliikenteen alueellisia kokonaismatkustajamääriä ei toistaiseksi pystytä selvittämään. Edes sopimusliikenteen kokonaismatkustajamäärä ei ole tiedossa. Tämä johtuu seuraavista asioista:

- Kaikkien sopimusliikenteen vuorojen matkustajamäärää ei ole taltioitu valtakunnalliseen liikenneluparekisteriin.
- Joiltain osin yritysten valtakunnalliseen liikenneluparekisteriin taltioimissa matkustajamäärätiedoissa on vääринymmärryksiä.
- Matkustajamäärät tilastoidaan (toistaiseksi) sopimusliikenteessä lähtöpaikasta määräpaikkaan vuoro kohtaisesti, joten nousijamääriä ei voida pitkällä, usean alueen läpi kulkevilla vuoroilla muutoinkaan kohdentaa tietyille alueille tai yhteysväleille.
- Reittiliikenteen matkustajamäärästä viranomaisella ei ole lainkaan tietoa.

Matkustajamäärätietoja selvitettiin valtakunnallisesta liikenneluparekisteristä (VALLU) siltä osin kun tietoa oli saatavissa, mutta lukuihin liittyy useita epävarmuuksia, joten työn aikana päätettiin, että kokonaismatkustajamäärää ei yritetä arvioida. Reittisuunnittelussa matkustajamäärätietoja oli kuitenkin käytettävissä useilta vuoroilta. Työn aikana on mm. tunnistettu vuorot, joiden kysyntä on niin vähäistä, että niitä ei kannata tulevaisuudessa hankkia.

Yrityksiltä saatujen arvioiden mukaan joukkoliikennematkustus vähenee Itä-Uudellamaalla lukuun ottamatta Porvoo–Helsinki-väliä. Porvoo–Helsinki-välillä kokonaismatkustajamäärä kasvaa, mutta kasvu kohdistuu epätasaisesti eri liikennöitsijöille vuorotarjonnasta ja lippujärjestelmästä riippuen.

Joukkoliikenteen järjestämistapa

Itä-Uudellamaalla liikenteen järjestämisestä vastaa toimivaltaisena viranomaisena Uudenmaan ELY-keskus, mutta lisäksi Itä-Uudenmaan läpi ajetaan myös Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen järjestämää liikennettä. Itä-Uudenmaan liikennetarjonta perustuu reittiliikenneluvuin ajettavaan markkinaehtoiseen liikenteeseen ja sitä täydentävään, PSA:n mukaisesti järjestettyyn käyttöoikeussopimusliikenteeseen. Itä-Uudellamaalla on lisäksi voimassa bruttomallisia ostoliikennesopimuksia ja siirtymäajan liikennöintisopimuksia, jotka päättyvät vaiheittain lähivuosien aikana. Joukkoliikenteen moninaisten järjestämistapojen ja useiden viranomaisten vuoksi kokonaisuuden hallinta on haastavaa.

Sipoossa joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii HSL, joka kilpailuttaa liikenteen ja ELY-keskus maksaa HSL-alueen ulkopuolelle jatkavat osuudet linjoista. HSL on kilpailuttanut liikenteen brutto- ja reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen välimuodolla, jossa liikennöitsijällä on mahdollisuus muun muassa lisätä tulojaan matkustuksen lisääntyessä. Suurin osa vuoroista on kuitenkin perinteisiä koululaisvuoroja, jonka matkustajamäärät ovat melko stabiileita eikä liikennöitsijä ole vielä pystynyt hyödyntämään sopimuksen kannusteita (HSL 2014).

Uudenmaan ELY-keskuksella on tällä hetkellä voimassa viisi käyttöoikeussopimusta, kaksi bruttomallista ostoliikennesopimusta ja 13 siirtymäajan liikennöintisopimusta Itä-Uudellamaalla. Toinen ostoliikennesopimuksista on hankittu yhteistyössä HSL:n kanssa bruttosopimuksena.

Tällä hetkellä ELY-keskus hankkii osto- ja käyttöoikeussopimuksin järjestettyä joukkoliikennettä suunnittelealueella noin 1,5 miljoonaa kilometriä. Vuonna 2015 Uudenmaan ELY-keskuksen määräraha-kiintiö (pl. bruttomallin tulokertymä) on ollut kokonaisuutena noin 4 818 000 euroa.

Myös osa Itä-Uudenmaan kunnista hankkii alueelleen bussivuoroja. Kunnat hankkivat bussiliikennettä kokonaissopimuksilla, joissa ei ole kannustavuutta yrityksille. Bussivuoroja kunnat hankkivat pääosin koululaisten matkoja varten. Bussivuoroja ovat ostaneet Mäntsälän kunta sekä Loviisan ja Porvoon kaupungit. Kuntien ostoliikenne on kuvattu kunnittain raportin kohdassa "Kuntien kuljetukset".

Ostoliikennesopimukset

Uudenmaan ELY-keskuksella on Itä-Uudellamaalla kaksi bruttomallista ostosopimusta. Sopimukset sisältävät 83 vuoroa eli noin 1,36 miljoonaa linjakilometriä. Sopimusten kokonaisarvo on noin 3,75 miljoonaa euroa.

Sopimus 565221 päättyy vuonna 2019 ja se sisältää 79 vuoroa, joista on 20 ajetaan vain viikonloppuisin (1 095 000 kilometriä). Sopimuksella liikennöidään Pornainen–Järvenpää, Pornainen–Nikkilä sekä Porvoo–Nikkilä–Helsinki reiteillä. Sopimuksen korvaus on bruttoperusteinen. Sopimuksen kokonaisarvo on hieman yli 3,25 miljoonaa euroa.

Sopimus 559108 koskee Porvoon sisäistä liikennettä, ja päättyy vasta vuonna 2024. Se sisältää neljä arki- sin ajettavaa vuoroa, jotka liikennöidään Porvoo–Grännäs–Kräkö–Vessö (noin 260 000 kilometriä). Sopimuksen kokonaisarvo on noin 500 000 euroa. Sopimus sisältää myös Porvoon palveluliikenteen

Käyttöoikeussopimukset

Käyttöoikeussopimuksia on voimassa viisi kappaletta reiteillä Lapinjärvi–Loviisa, Myrskylä–Orimattila, Mäntsälä–Porvoo, Askola–Porvoo ja Järvenpää–Pornainen–Monninkylä. Sopimukset päättyvät vuonna 2016. Kunnat osallistuvat jatkossa käyttöoikeussopimusliikenteen yhteisrahoitukseen.

Siirtymäajan liikenne

Uudenmaan ELY-keskuksen siirtymäajan liikennöintisopimuksia on Itä-Uudellamaalla voimassa 13 ja ne sisältävät 145 vuoroa. Liikennöintisopimukset päättyvät vaiheittain vuoteen 2019 mennessä:

- Vuonna 2016 reiteillä Lahti–Pukkila–Askola–Porvoo
- Vuonna 2017 Pornaisten ja Porvoon kuntien alueilla
- Vuonna 2018 reiteillä Orimattila–Pukkila–Askola–Porvoo, Kouvola–Lapinjärvi–Porvoo, Kotka–Loviisa–Porvoo sekä Porvoo–Helsinki.
- Vuonna 2019 Kotka–Helsinki

Markkinaehtoinen liikenne

Itä-Uudellamaalla liikennetarjonta perustuu vahvasti markkinaehtoisesti reittiliikenneluvilla järjestettyyn liikenteeseen. Lupia on tällä hetkellä voimassa 25. Suunnittelualueella liikennöivän markkinaehtoisen liikenteen luvat päättyvät vuosien 2022–2025 aikana. Arkipäivisin liikennöidään 560 vuoroa, lauantaisin 237 vuoroa ja sunnuntaisin 156 vuoroa.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne Itä-Uudellamaalla

Suunnittelualueella liikennöi neljä vuoroa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen siirtymäajan sopimuksella 500273, joka päättyy 14.8.2019. Vuorot liikennöivät reiteillä Imatra–Helsinki–Imatra ja Lappeenranta–Helsinki–Lappeenranta arkisin ja viikonloppuisin. Vuorot ajavat moottoritietä Porvoon ja Loviisa kautta. Kyseisen reitin liikenne järjestetään markkinaehtoisesti, joten näitä päättyviä vuoroja ei tulla hankkimaan käyttöoikeussopimusliikenteenä.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen myöntämiä reittiliikennelupien vuoroja liikennöi suunnittelualueella reiteillä Lapinjärvi–Porvoo, moottoritie–Helsinki sekä Loviisa–Porvoo–Helsinki/Vantaa. Lupia on yhteensä kuusi:

- Lapinjärven ja Porvoon moottoritien kautta liikennöidään kolmella reittiliikenneluvalla, jotka sisältävät yhteensä 28 vuoroa. Vuorot eivät aja Porvoon keskustan kautta. Vuorot liikennöivät pääsääntöisesti välillä Helsinki–Lappeenranta–Helsinki. Kuusi vuoroista liikennöi Joensuusta saakka.
- Loviisan ja Porvoon kautta ajetaan kolmella reittiliikenneluvalla, jotka sisältävät yhteensä yhdeksän vuoroa. Vuorot liikennöivät Joensuusta, Imatralta ja Lappeenrannasta Helsinkiin.
- Lisäksi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella on yksi reittiliikennelupa, jolla liikennöidään kahta vuoroa Kotkasta Loviisaan talviarkisin.

Kuntien kuljetukset

Alueen kunnat hoitavat koululaisten kuljetuksia ELY-keskuksen sopimus- tai reittiliikenteessä ja taksikuljetuksina. Kuntien ja ELY-keskuksen yhdessä hankkimaa liikennettä on kaikilla muilla kunnilla paitsi Pukkilalla ja Myrskylällä. Kunnan hankkimaa kaikille avointa joukkoliikennettä on vain Mäntsälässä, Loviisassa ja

Porvoossa. Loviisa on juuri kilpailuttanut oman liikenteensä. Mäntsälän kunnan kuljetuksia on tarkasteltu tarkemmin osana Keski-Uudenmaan suunnitelmaa.

Askola

Kunnan kuljetusoppilaista suurin osa (noin 60 %) on Askolan yläkoululaisia. Askolan kunnalla on Pukkilan kunnan kanssa sopimus yläkouluyhteistyöstä. Pukkilan Liikenne Oy:n siirtymäajan liikennöintisopimuksen vuoroilla Pukkilan suunnasta kulkee kaksi vuoroa aamulla Askolaan ja iltapäivällä kaksi takaisin Pukkilaan. Monninkylän suunnasta oppilaita tulee kahdella vuorobussilla aamulla ja iltapäivällä lähtee yhdellä bussilla. Porvoon Liikenne Oy ajaa Kaivopuistosta yhden vuoron suuntaansa, joiden kyydillä kulkee osa kunnan itäosien yläkoululaisista. Nämä yläkoululaisten käyttämät bussivuorot ovat kunnalle tärkeitä.

Kunnassa on neljä alakoulua, joiden koulukuljetuksissa hyödynnetään linja-autoja mahdollisuuksien mukaisesti. Muut kuljetukset hoidetaan takseilla.

Lapinjärvi

Lapinjärven kunta hoitaa koulukuljetuksia ELY-keskuksen bussivuoroissa sekä kunnan hankkimalla 12 taksivuorolla. Kunnan ostamaa koulutaksiliikennettä on seuraavilla kylillä: Porlammi, Ingermaninkylä, Heikinkylä, Lapinkylä, Skinnarby, Pekinkylä, Lindkoski, Pukaro, Kimonkylä ja Vasarankylä. Lisäksi Kouvolan kaupunki järjestää bussikuljetuksia Lapinjärveltä Elimäen kouluun kulkeville oppilaille.

Lapinjärven kunta ostaa takseilla hoidettavaa asioimisliikennettä seuraaville linjoille: Lindkoski-Lapinkylä, Harsböle-Lapinkylä ja Pukaro-Lapinkylä sekä Porlammilta Lapinkylään ja Lapinkylästä Loviisaan.

Loviisa

Loviisan kaupunki ostaa paikallisliikennettä reitille Määrälahti–Vårdö arkisin noin tunnin vuorovälillä ja lauantaisin muutamia vuoroja. Paikallisliikennettä liikennöidään ostoliikenteenä myös välillä Loviisa–Mickelspiltom (1 vuoro) ja Loviisa–Ruotsinkylä (2 vuoroa). Paikallisliikenne on kilpailutettu 3+1 -vuotisella sopimuksella palvelutasosuunnitelman aikana. Kilpailutuksen taustaksi kaupunki järjesti kuntalaisille kyselytutkimuksen paikallisliikenteestä. Lisäksi kaupungissa liikennöidään muutamia vuoroja Hästholmeniin sekä ”ympyrälinjaa”, jolla on kaksi vuoroa päivässä.

Loviisan sivistyskeskus on lisäksi kilpailuttanut kolme linja-autovuoroa: Ruotsinkylä–Loviisa aamulla ja Vahterpää–Loviisa–Tesjoki meno aamulla ja paluu iltapäivällä. Uudet sopimukset astuvat voimaan kesästä 2016. Koululaisten kuljetuksissa hyödynnetään myös ELY-keskuksen ja reittiliikennevuoroja Vanhakylän, Koskenkylän, Isnäsin, Liljendahlin ja Pukaron suunnista.

Loviisan kaupunki ostaa myös asiointia varten palveluliikennettä, josta asiakkaat maksavat normaalin Matkahuollon kilometritaksaan perustuvan maksun.

Myrskylä

Kunta ostaa haja-asutusalueiden asiointiliikennettä kirkonkylälle kahdella eri palvelutaksireitillä kerran viikossa. Asiakkaat maksavat asiointimatkasta 7 euron omavastuuosuuden, kunta loppuosan. Muuta kaikille avointa joukkoliikennettä kunta ei hanki.

Oppilaskuljetuksissa hyödynnetään linja-autojen vuoroliikennettä yläkoululaisten ja 2. asteen opiskelijoiden matkoilla Orimattilaan (KÄYTTÖ-580383) ja Porvooseen (REITTI-578114). Reittiliikennettä (1 menovuoro

aamulla, 1 menovuoro iltapäivällä) hyödyntävät Myrskylän eteläosissa asuvat alakoululaiset kotimatallaan Myrskylän kirkonkylältä. Lisäksi iltapäivällä tarpeellinen on paluuvuoro Porvoosta palaaville opiskelijoille. Muu koululaisliikenne hoidetaan taksikuljetuksilla.

Pornainen

Kunta osallistuu Pohjolan Liikenteen bruttosopimuksen rahoitukseen yhdessä ELY-keskuksen kanssa sekä syksystä 2016 alkaen myös käyttöoikeussopimukseen yhteisrahoituksena ELY-keskuksen, Järvenpään kaupungin ja Askolan kunnan kanssa. Aikatauluja on suunniteltu yhteistyössä kunnan koulutoimen, liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen kanssa vastaamaan koululaisliikenteen tarpeita. Myös koulun alkamisaikoja on sovitettu kuljetusoppilaille sopivammaksi.

Siirtymäajan liikennöintisopimuksella liikennöidään reitillä Helsinki–Hyrylä–Järvenpää–Halkia–Mäntsälä.

Kunta on aiemmin hankkinut kerran viikossa liikennöitävää asiointiliikennettä, mutta se on taloudellisista syistä jouduttu lakkauttamaan. Mäntsälän ja Pornaisten kuntien yhteisen sosiaali- ja terveystoimen palvelut tuotetaan isäntäkuntamallilla, isäntäkuntana toimii Mäntsälän kunta.

Porvoo

Porvoon paikallisliikenne toimii markkinaehtoisesti ja kaupungin tavoitteena on, että jatkossakin voidaan tarjota paikallisliikenne riittävällä palvelutasolla markkinaehtoisesti.

Porvoossa on noin 1 400 kuljetusoppilasta, joista kaksi kolmasosaa (1075 oppilasta) käyttää avointa joukkoliikennettä ja kolmasosa (noin 500 oppilasta) taksikuljetuksia. Osa oppilaista käyttää sekä taksia että bussia. Lisäksi kuljetusten piirissä on yhteensä noin 120 esikoululaista ja valmistavan opetuksen oppilasta. Koulukuljetusten järjestämisen haasteena ovat koulujen laajat oppilaaksiottoalueet. Oppilaita kuljetetaan kaikista suunnista ja myös ristiin koulujen välillä. Kuljetusten suunnittelua hankaloittaa myös puute osaavasta resurssista ja sopivasta ohjelmistosta.

Kaupungilla on yksi ostettu koululaisten syöttöbussivuoro aamuisin Sundbystä. ELY-keskuksen ja muiden kuntien kanssa on yhteisrahoituksella hankittu vuoroja 1+1-vuotisin sopimuksin. Kuntaosuus kustannuksista on jaettu asukasmäärien ja linjakilometrien suhteessa. Porvoon ja Loviisan kaupungit eivät ole nähneet asukasmäärää oikeudenmukaisena jakoperusteena.

Hinthaaran suunnasta pyritään oppilaskuljetuksissa hyödyntämään osaa HSL:n ja ELY-keskuksen ostoliikenteestä sekä markkinaehtoisesta liikenteestä. Kulloon alueella kiertää lähinnä koululaisten tarpeisiin ajettavat Porvoon Liikenteen vuorot eikä taksikuljetuksia tarvita Kulloon kouluihin lainkaan.

Asiointiliikenne on mahdollista markkinaehtoiselle paikallisliikenteellä, minkä lisäksi ELY-keskus on kilpailuttanut vähintään kerran viikossa jokaisessa kylässä kiertävän palvelulinjan. Porvoon kaupunki maksaa palvelulinjan kustannukset. Kesällä 2016 on lisäksi pieni turistibussikokeilu keskustan alueella. ELY-keskus maksaa kesäliikenteen Pellingin lossille.

Pukkila

Pukkilan kunta ei osta kaikille avointa joukkoliikennettä. Oppilaskuljetukset kunnan kahteen alakouluun hoidetaan taksikuljetuksilla. Kunnalla on Askolan kunnan kanssa sopimus yläkouluyhteistyöstä. 2. asteen opiskelijat kulkevat tavallisesti Askolaan ja Mäntsälään, osa myös Orimattilaan.

Pukkilan kunta saa vanhuspalveluihin Onni Nurmen säätiöltä avustusta, jonka turvin ostetaan asiointiliikennettä tilaustaksilla kaksi kertaa viikossa. Palvelutaksi on tarkoitettu yli 65-vuotiaille ja asiointimatka maksaa yhden euron. Kunnassa on mietitty palvelun avaamista myös muille käyttäjille korkeammalla omavastuuhinnalla.

Mäntsälä

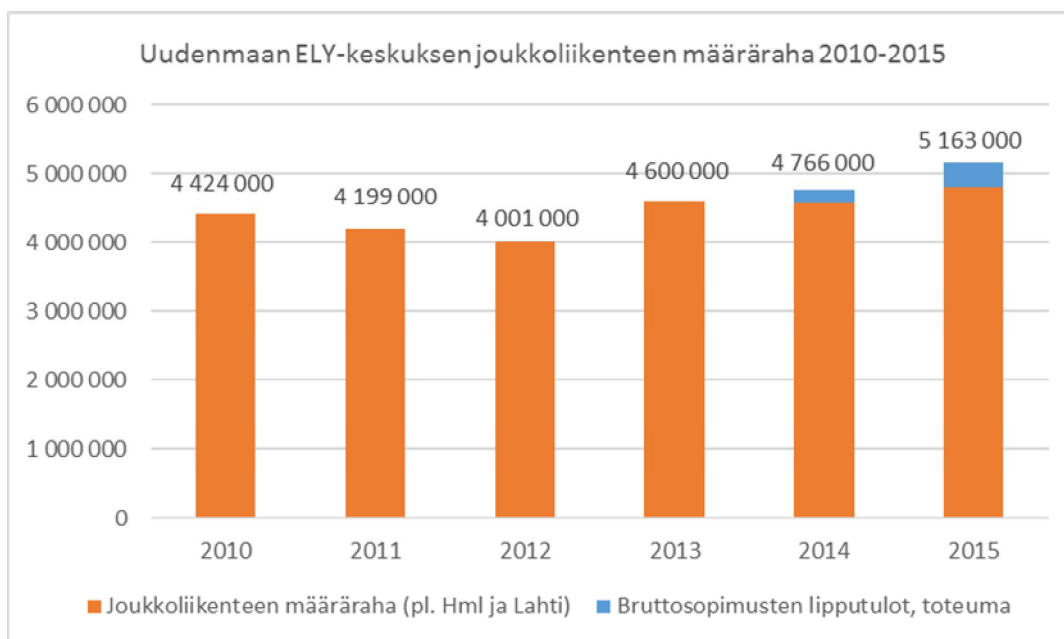
Kunnan sisäisiä kuljetuksia käsitellään Keski-Uudenmaan palvelutasosuunnitelmassa.

Kustannukset ja rahoitus

Valtion rahoitus

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennerahoituksesta ei ole mahdollista eritellä Itä-Uudellemaalle kohdistunutta osuutta, koska samat vuorot tyypillisesti palvelevat useampaa aluetta.

Kokonaisuutena Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen myönnetty valtion joukkoliikennemääräraha on hieman noussut vuosien 2010–2015 aikana. ELY-keskus on vuosina 2014–2015 ostanut bruttosopimuksin järjestettyjä ostoliikennevuoroja. Bruttoliikenteen tulokertymä on huomioitu ELY-keskukselle myönnettyssä määrärahassa kuvassa 12 siten, että toteutuneet lipputulot ovat mukana yhteissummassa ja näkyvät pylväskaaviossa sinisellä värillä. ELY-keskuksen vuosina 2010–2012 Hämeenlinnan ja Lahden kaupungeille maksamat valtionavut eivät ole mukana kuvan 12 tarkastelussa, jotta eri vuodet olisivat vertailukelpoisia keskenään. Vuosina 2010–2012 Hämeenlinnan ja Lahden valtionavun maksoi ELY-keskus ja vuodesta 2013 eteenpäin Liikennevirasto.

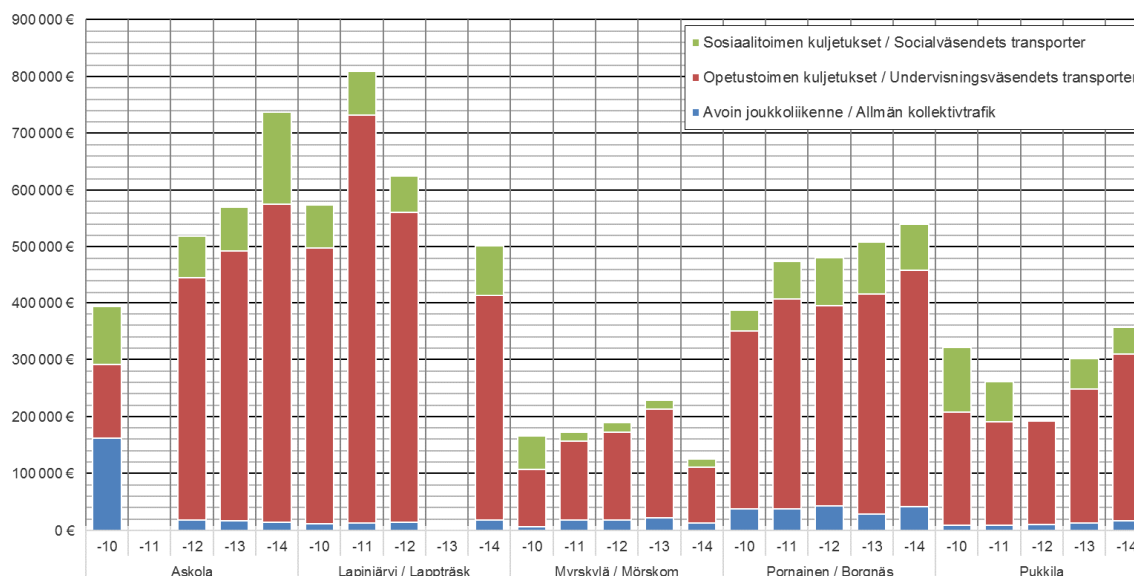


Kuva 12. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha 2010–2015 (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2015).

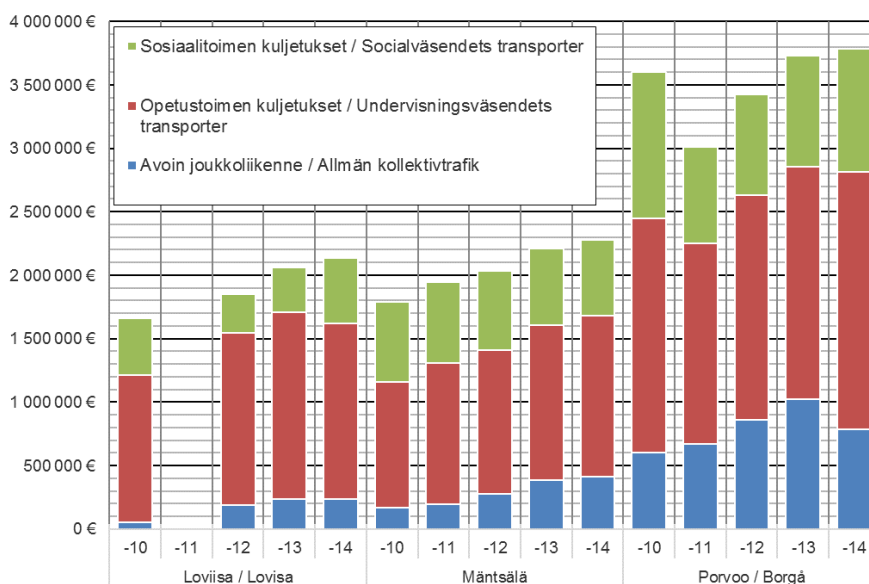
Kuntien kuljetuskustannukset

Kuntien opetustoimen kuljetukset ovat suurin kustannuserä henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen kokonaisrahoituksesta. Mäntsälää ja Porvoota lukuun ottamatta avoimeen joukkoliikenteeseen ei juurikaan ole koh-

distettu kuntarahoitusta (koululaislippujen lisäksi). Kuljetuskustannukset ovat vuosien 2010–2014 aikana kasvaneet kunnissa Lapinjärveä ja Myrskylää lukuun ottamatta (kuvat 13–14).



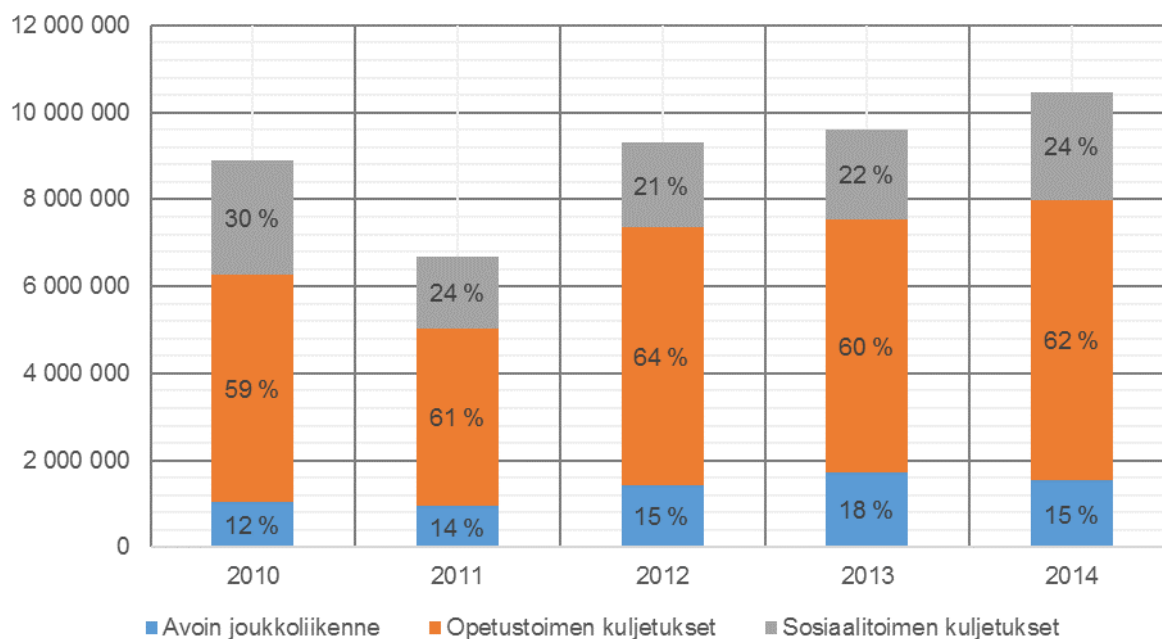
Kuva 13. Kuljetuskustannusten kehitys 2010–2014 Askolassa, Lapinjärvellä, Myrskylässä, Pornaisissa ja Pukkilassa.



Kuva 14. Kuljetuskustannusten kehitys 2010–2014 Loviisassa, Mäntsälässä ja Porvoossa.

Muutos 2010–2014

Kaikkiaan kuntien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet vuosien 2010–2014 aikana 18 % eli noin 1,56 miljoonaa euroa (Huom. vuodelta 2011 puuttuvat Askolan ja Loviisan tiedot, vuodelta 2013 Lapinjärven tiedot). Kasvu on kohdistunut etenkin avoimeen joukkoliikenteeseen (+47 %, 490 000 euroa). Opetustoimen kuljetuskustannukset ovat kasvaneet noin 24 % (1,23 miljoonaa euroa). Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset ovat pienentyneet -6 % (160 000 euroa) (kuva 15).

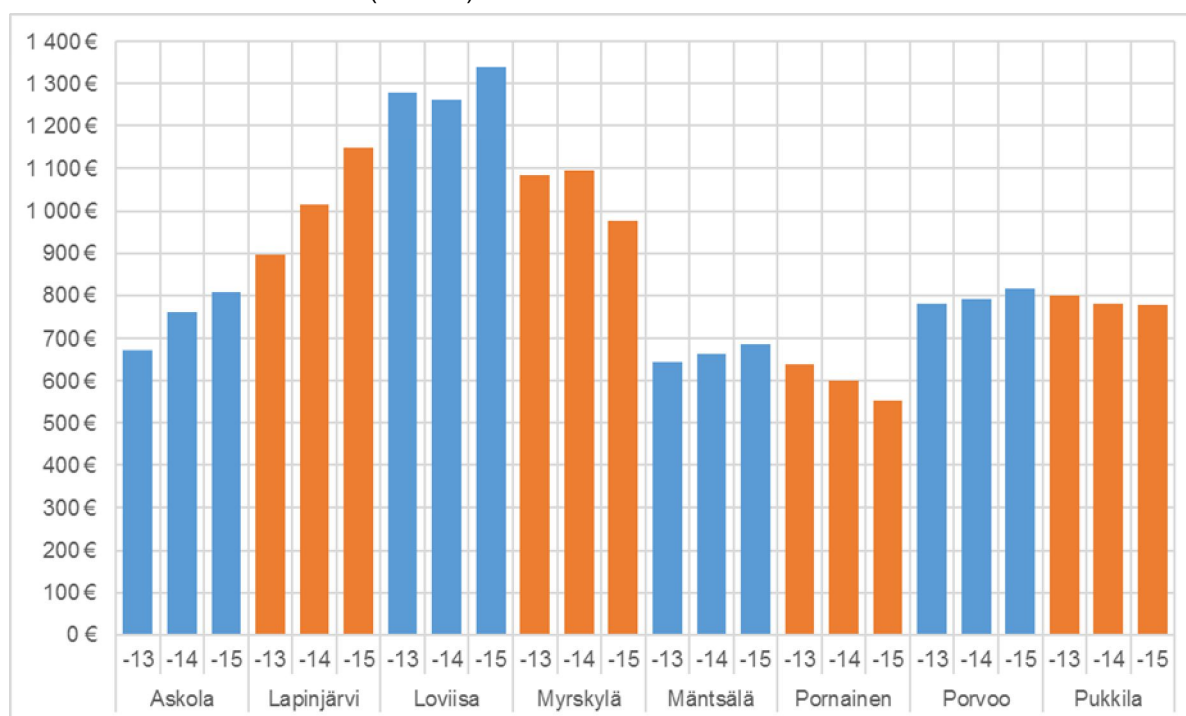


Kuva 15. Kuntien kuljetuskustannusten kehitys 2010–2014 (Vallu 2016).

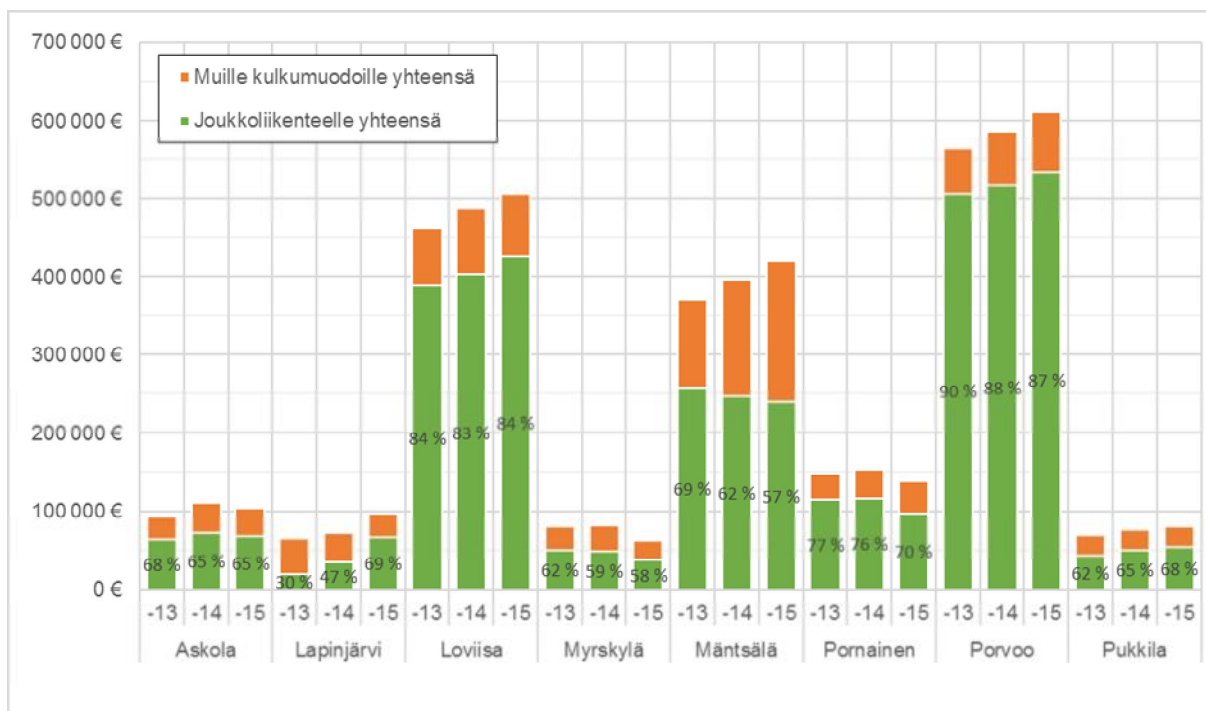
Kela

Kelan vuosina 2013–2015 maksaman koulumatkatuen määrä on kasvanut Askolassa, Lapinjärvellä, Loviisassa, Porvoossa ja Mäntsälässä. Muissa kunnissa vuonna 2015 tukea on maksettu vähemmän kuin edellisvuosina. Tuki kohdistuu suurimmaksi osaksi joukkoliikenteeseen, myös pienemmissä kunnissa (kuvat 16–17).

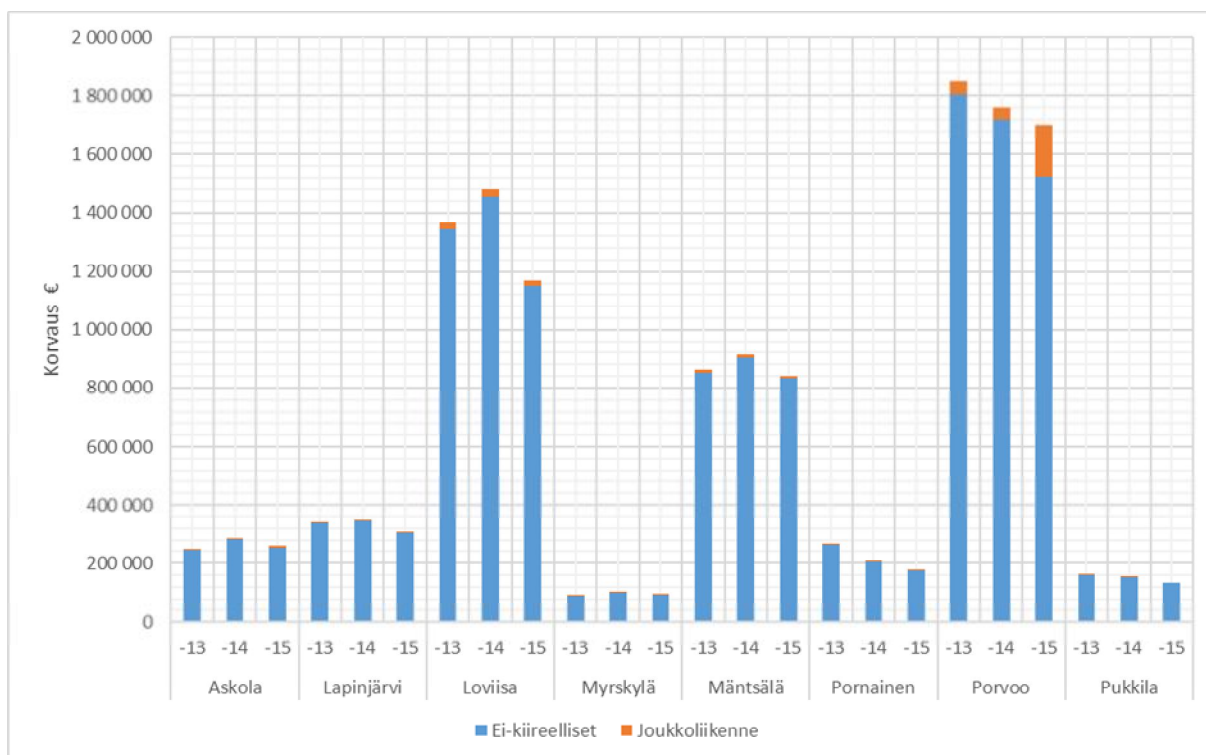
Sairaanhoitomatkoihin maksettu korvaus sen sijaan ei ole kohdistunut joukkoliikenteeseen juurikaan muualta kuin Porvoossa vuonna 2015 (kuva 18).



Kuva 16. Maksettu koulumatkatuki/saaja 2013–2015 (Kelasto 2016).

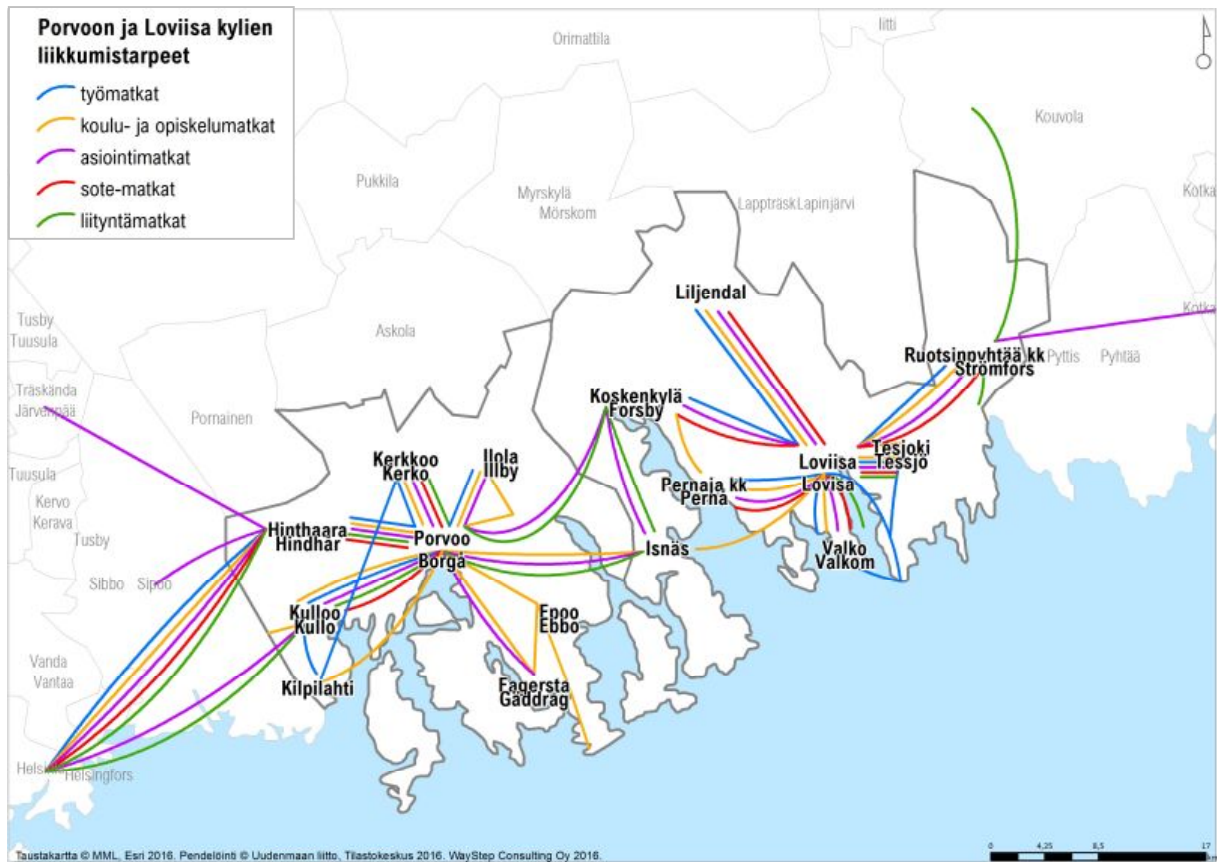


Kuva 17. Joukkoliikenteeseen maksetun tuen osuus 2013–2015 (Kelasto 2016).



Kuva 18. Sairaanhoidomatkat, korvaukset € (Kelasto 2016).

Loviisan ja Porvoon kyliltä matkustustarpeet suuntautuvat pääosin oman kunnan kuntakeskukseen. Hintaarasta yhteydet pääkaupunkiseudulle ovat tärkeitä. Isnäsistä ja Koskenkylästä matkustustarpeita on sekä Porvoon että Loviisan suuntaan (kuva 20)



Kuva 20. Tunnistetut liikkumistarpeet Porvoossa ja Loviisassa.

Liikkumistarpeita koskevien tarkastelujen tarkoitus on ohjata keskustelu siihen, millaisia matkoja kullakin yhteysväliällä on tarpeen tehdä sen sijaan, että puhuttaisiin ensin siitä, millaista joukkoliikennetarjontaa halutaan. Tarkasteluja hyödynnettiin palvelutasoluokituksen yhtenä lähtökohtana.

4 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämistarpeet

Joukkoliikenteen kehittämistarpeita selvitettiin kuntien ja liikenteenharjoittajien edustajia haastattelemalla sekä kyselytutkimuksella asukkaille. Seuraavassa on esitetty yhteenveto kunnittain ensin kuntien edustajien ja liikenteenharjoittajien näkemyksistä ja sitten kuntalaisten. Lopuksi on kirjattu tämän suunnitelman tulo- kulma esitettyihin kehittämistarpeisiin.

Pienimmissä kunnissa ja Porvoossa korostuvat koulukuljetusten haasteet, Loviisassa kylien yhteydet Loviisan keskustaankä sekä suorat yhteydet naapurimaakuntiin. Mäntsälässä kehittämistarpeet kohdistuvat matkakäetjien sujuvoittamisen.

Joukkoliikenteen kehittämiseen ja palvelutasotavoitteiden toteuttamiseen liittyy useita epävarmuuksia, joita on kuvattu tämän raportin luvussa 1.3.

Askola

Alakoululaisille iltapäivän bussiaikataulut toimivat huonosti, aamuaikataulut hieman paremmin. Käyttäjämäärät ovat kuitenkin niin pieniä, että taksikuljetus voi silti ollaärkevin vaihtoehto. Pornaisten suunnasta aamulla Monninkylään tulevan linja-autovuoron aikataulua on muutettu niin, että se on Monninkylässä vasta 8.15, jolloin oppilaat eivät ehdi enää kouluun, vaan heidät kuljetetaan nykyään taksilla.

Kirkonkylän alakoulu siirtyy yläkoulun yhteyteen todennäköisesti vuonna 2017. Siirto on maantieteellisesti kuitenkin melko lyhyt, noin 1,5 km, joten sillä ei ole suuria vaikutuksia koulukuljetuksiin. Jos kunnan kahden pienimmän alakoulun suhteen tehtäisiin muutoksia, se vaikuttaisi kuljetuksiin merkittävämmiin.

Asukaskyselyssä esitettiin toive iltayhteydelle Porvoosta Askolaan arkisin.

→ Mäntsälän ja Askolan välisen linja-autoliikenteen aikataulut suunniteltiin osittain uudestaan jo suunnitelman aikana niin, että ne palvelevat yhteysvälin kouluja mahdollisimman hyvin. Muilta osin esiin tulleet tarpeet eivät aiheuta muutoksia.

Lapinjärvi

Kunnat edustajat eivät tuoneet esille kehittämistarpeita. Asukaskyselyssä nähtiin, että joukkoliikenteen palvelutaso on ollut riittävä tähän asti. Juuri tällä hetkellä se on kuitenkin huononemassa, koska väliltä on lakautettu useita linja-autovuoroja. Asukkaat kaipailevat valtatielle nykyistä useampia bussivuoroja. Yksittäisenä kohteena kyselyssä nousi esille työssäkäyntiyhteydet Porvoo–Ingermannin kylän tienhaara.

→ Yhteydet Porvooseen hoidetaan markkinaehtoisena liikenteenä, ja tarjonta mukaillee kysyntää. Loviisan ja Kouvolan suuntiin pyritään turvaamaan koulumatkayhteydet jatkossakin.

Loviisa

Loviisassa joukkoliikenteen kehittämistarpeet painottuvat ympärivuotisen arkiliikkumisen turvaamiseen kyllistä Loviisan kaupunkiin. Kylistä kulkevat vuorot palvelevat pääosin koululaisliikennettä ja rajaavat koulukojen ulkopuolella ja loma-aikoina muiden käyttäjien joukkoliikennemahdollisuudet kokonaan pois. Pernajan

kirkonkylän kautta ajaviin vuoroihin on toisaalta tehty aikataulumuutoksia, jotka ovat hankaloittaneet koulukuljetuksia.

Koskenkylään ruotsikielisen alakoulun alueelle rakennetaan uusi koulukeskus vuosina 2017–2020, johon siirtyy myös Koskenkylän suomenkielinen alakoulu. Muutoin kyläkoulut säilytetään toistaiseksi, mikäli merkittävää muutosta oppilasmäärissä tai rakennusten kunnossa ei tapahdu.

Moottoritien avauduttua palvelutaso Tesjoelta on heikentynyt. Pikavuorot eivät muutoinkaan palvele taajamien/kylien työmatka-, ilt- ja viikonloppuliikkumisen tarpeita. Toiveena kunnassa olisi saada viikonloppuvuoroja kunnan sisälle, mm. Tesjoki–keskusta–Valko ja nopeita työmatkavuoroja Helsinkiin asti.

Asukkaiden kommentaissa nousi esille yleinen huoli Loviisan joukkoliikenteen palvelutasosta. Tämän työn yhteydessä tehdyssä kyselyssä asiakaspalautetta kohdistui eniten juuri Loviisan liikennepalveluihin.

Parempia yhteyksiä toivottiin Loviisa–Lahti, Kouvola–Loviisa, Lapinjärvi–Loviisa ja Loviisa–Kotka yhteysväleille. Kunnan sisäisessä liikenteessä toiveet kohdistuivat mm. Kabbölen (kesällä), Hopomin, ja Tesjoen (illalla) yhteyksiin Loviisaan sekä asiointiyhteyteen Pernajalta Loviisaan. Lisää julkisen liikenteen vuoroja kaivattiin ylipäättään koko Loviisan alueella.

Loviisan paikallisliikenteessä Rauhala/ympyrälinjan ehdotettiin lähtevän iltapäivällä voimalaitokselta.

Loviisan sisäisen liikenteen aikatauluja ja lipun hintoja koskevaa tietoa on vaikea löytää. Tiedottamista toivottiin lisättävän erityisesti Loviisan kaupungin nettisivuilla. Lisäksi asukkaat kommentoivat mm. pysäkkialueiden puhtaanapitoa ja pikavuorojen myöhästelyä.

- Lahteen, Kouvolaan ja Kotkaan suuntautuvia vuoroja koskevat toiveet toimitetaan alueen yrityksille tiedoksi ja hyödynnettäväksi markkinaehtoisen liikenteen suunnittelussa.
- Kylien yhteyksien parantamistarpeet on otettu huomioon palvelutason määrittelyssä ja palvelutaso on määritetty osin nykyistä korkeammalle tasolle. Liikennetarjonta järjestetään nykyisin pääosin reittiliikenteenä tai siirtymäajan sopimuksin. Yhteyksien kehittämisen haasteena on ohuet matkustajavirrat. Ensisijaisena tavoitteena on reittiliikenteen säilyminen ja siirtymäajan liikennöintisopimuksilla nyt olevien vuorojen jatkuminen reittiliikenteenä. Kesätarjontaa voisi olla perusteltua hankkia kyliltä Loviisaan, koska kesäajan tarjonta osaltaan tukee kysyntää myös talvella.
- Paikallisliikenne ja koulukuljetuksia on juuri kilpailutettu. Onko kuljetusten järjestämiseen liittyvien tehtävien hoitoa mahdollista tehostaa lisäämällä yhteistyötä avoimen joukkoliikenteen ja koulukuljetusten järjestämisessä?
- Uudesta paikallisliikenteestä esitetään valmisteletavan selkeä aikataulu Loviisan kaupungin ja liikennöitsijöiden internet-sivuille. Kaupunki sopii työnjaosta kilpailun voittavan yrityksen kanssa.

Mäntsälä

Mäntsälässä kehittämistarpeet liittyvät matkaketjujen sujuvoittamiseen. Bussien toivotaan käyvän rautatieasemalla ja aikataulujen sopivan yhteen juna-aikataulujen kanssa. Taajaman kohdalle toivotaan pikavuoropysäkkiä. Keskustan läpäisyä tulisi nopeuttaa, koska on nykyisin ongelmallisen hidas joukkoliikenteelle. Junavuorojen ja niiden liityntäyhteyksien suunnittelussa tulisi ottaa huomioon Helsinkiin myös klo 6:ksi ja 7:ksi pendelöivät.

Sääksjärven suunnan koululaisia palvelevat Porvoo–Mäntsälä liikenteet olisi tarpeen aikatauluttaa paremmin koulukuljetuksia palveleviksi. Onkimaan puolelle ostetaan lisäksi oma vuoro, koska Porvooseen menevä vuoro menee liian aikaisin.

Taajama-alueella palveluliikenne olisi tarpeen. Kunnassa on suunnitteilla palvelubussi, joka hoitaisi syöttöliikennettä busseihin, koulukuljetuksia ja asiointiliikennettä.

Kuntalaiset toivat kyselyvastauksissa esille enimmäkseen Helsinkiin suuntautuvaan liikenteeseen liittyviä toiveita, jotka käsitellään Keski-Uudenmaan palvelutasosuunnitelmassa. Yleisesti alueelle kaivataan lisää bussivuoroja ympäri vuoden/vuorokauden. Kommentit koskivat mm. Helsingin suunnan bussien myöhästelyä ja junavuorojen mahdolliseen supistumiseen liittyvää huolta. Todettiin, että junavuoroja ei saisi supistaa, pitäisi ennemmin lisätä ruuhka-ajan vuoroja, koska junissa ei riitä istumapaikat.

Ajantasaista ja luotettavaa tietoa aikatauluista tulisi kehittää, kuten esimerkiksi GPS-tietoihin perustuva reaaliaikainen bussien kulkutietopalvelu ja pysäkeille reaaliaikaiset taulut.

Kuntarajat ylittävällä palveluliikenteellä voisi tulevaisuudessa olla perinteistä linja-autoliikennettä suotuisimmat toimintamahdollisuudet.

Jatkossa on tarpeen selvittää Pukkilaan ja Pornaisiin kulkevan liikenteen yhdistelymahdollisuuksia.

Asukaskyselyssä toivottiin liityntäpysäköinnin valvontaa/vartiointia ilkvallan takia.

- Palvelutasosuunnitelman aikana Mäntsälän ja Porvoon välisen ELY-liikenteen aikatauluja on uudistettu niin, että vuorot palvelevat mahdollisimman hyvin Mäntsälän Sääksjärven suunnan koulukuljetuksia. Samalla on lisätty yksi vuoro Porvooseen.
- Muutamia vuoroja on jatkettu autokiertojen puitteissa rautatieasemalle.
- Bussivuorojen aikataulujen sovittaminen junavuoroihin on haastavaa, koska bussivuoroissa muut tarpeet, erityisesti koulujen alkamis- ja päättymisajat ratkaisevat aikataulut. Lisäksi junavuorot saattavat muuttua kesken ajokauden.
- Helsingin suunnan bussien myöhästely johtuu Helsingin kantakaupungin katuverkon tukkoisuudesta.

Myrskylä

Oppilaita kulkee yläkouluun Orimattilaan, ja ongelmia on aiheuttanut liian aikainen viimeinen paluuvuoro. Kaikki Orimattilassa yläkoulua käyvät eivät ehdi iltapäivällä takaisin Orimattilasta (klo 14:25) lähtevään ainoaan vuoroon, vaan oppilaita joudutaan kuljettamaan tämän jälkeen myös takseilla. Oppilasmäärät ovat kuitenkin melko pieniä kokonaan uutta linja-autovuoroa ajatellen. Elokuussa 2015 lakkautetusta Loviisa–Myrskylä–Lahti-linjasta on tullut asiakaspalautetta. Linjaa käytettiin myös Loviisan suunnan koulukuljetuksiin, jotka on nyt jouduttu siirtämään takseihin.

Porvoosta aikaisemmin aamulla Myrskylään liikennöitävä vuoro helpottaisi pääsyä kunnan eteläosista Myrskylän kirkonkylän koululle. Nykyinen ainoa aamupäivän vuoro Myrskylässä on vasta klo 9:15. Myrskylän kunta on mukana Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveystuntayhtymässä eikä sote-kuljetuksia ole koordinoitu muun liikenteen kanssa. Uudenmaan itsehallintoalueen syntyminen ja Myrskylän suuntautuminen sinne voisi muuttaa sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasvirrat Porvoon ja Askolan suuntaan vuodesta 2019

eteenpäin. Mikäli toisen asteen koulutus olisi mukana uudistuksessa, suuntautuisivat koulukuljetukset myös Porvoon ja Askolan suuntaan.

Kuntarajat ylittävällä palveluliikenteellä voisi tulevaisuudessa olla perinteistä linja-autoliikennettä suotuisimmat toimintamahdollisuudet.

Kuntalaiset ovat toivoneet suoria yhteyksiä Lahteen, Porvooseen ja Helsinkiin.

→ Mahdollisuus kehittää Myrskylän koulukuljetuksia tulee tarkastella yhdessä Porvoon koulukuljetusten suunnittelun yhteydessä. Myrskylän tie on määritetty vaaralliseksi tieosuudeksi ja määrittely aiheuttaa todennäköisesti lisää porvoolaisten oppilaiden kuljetuksia.

→ Orimattilan yhteyksiä tulee tarkastella yhteistyössä Lahden seudun liikenteen kanssa.

→ Muilta osin kysyntä on niin vähäistä, että palvelutason parantamiselle voi olla vaikea löytää perusteita.

Pornainen

Koulukuljetusten aikataulujen suhteen on tehty hyvää parannustyötä, mutta edelleen osa oppilaista myöhästyy bussin takia aamulla koulusta, ja bussin myöhästymisen kertaantuu myös seuraavalla vuorolla tuleviin oppilaisiin. Linja-autojen myöhästymistä kommentoivat sekä kunnan edustajat, että asukkaat asukaskyselyssä.

Kirkonkylän pysäkkien kunnossa on toivomisen varaa. Asukkaat toivoivat ylipäänsä korjaustoimenpiteiden nopeampaa toteuttamista.

Viikonlopulle on saatu suorat vuorot kirkonkylältä Helsinkiin, mutta toiveena on esitetty vuoron aloittaminen ja päättäminen Halkiasta asti, koska tällä hetkellä viikonloppuyhteydet Halkiasta kirkonkylälle puuttuvat kokonaan. Toiveita vuorojen lisäämisestä Mäntsälän ja Pornaisten kirkonkylän välillä on ollut esillä, mutta käyttäjämäärät olisivat todennäköisesti silti erittäin pienet.

Asukkaat toivoivat lisää vuoroja Helsinkiin, Mäntsälään, Porvooseen ja Järvenpäähän. Vuoroja toivottiin lisää erityisesti kesällä, iltaisin ja viikonloppuisin. Uusia yhteyksiä toivottiin myös Vantaalle, Itäkeskukseen, ja Keravalle. Toiveena esitettiin iltayhteys Helsingistä ja nopea aamuvuoro Helsinkiin.

Pornaisten kunta korostaa erityisesti Järvenpäähän suuntautuvien yhteyksien tärkeyttä ja kehittämistarvetta. Matkaketjuja Järvenpään rautatieaseman kautta halutaan kehittää. Kysynnän mahdollistaessa tavoitteena on palvelutason nosto.

Tiedottamisen osalta toivottiin helppokäyttöisiä aikatauluja, aikataululehtisiä takaisin sekä häiriötiedotuksen parantamista.

→ Linja-autojen myöhästymisen syy selvitetään ja otetaan huomioon seuraavan aikataulukauden aikatauluissa.

→ Palvelutaso Pornainen–Porvoo-välillä määritettiin nykytasolle ja tavoitteena on, että nyt siirtymäajan liikenteenä liikennöivät vuorot jatkaisivat reittiliikennettä.

→ Pääkaupunkiseudulle suuntautuvien yhteyksien osalta kehittämistoimenpiteet osoitetaan Keski-Uudenmaan palvelutasosuunnitelmassa.

→Pornaisten kunta huomioi pysäkkien kunnostuksen resurssien puitteissa.

Porvoo

Paikallisliikenne toimii markkinaehtoisesti ja paikallisliikenteessä pyritään ylläpitämään markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä jatkossakin. Linjasto on melko kattava, mutta osalta alueita ajoajat ovat pitkiä rengaslinjojen ja kiertelevien reittien vuoksi.

Haasteena paikallisliikenteessä ovat mahdolliset uudet reittiliikennelupahakemukset ja kiristynvä kilpailu kohtuullisen niukoista matkustajamääristä tarjontaan nähden.

Kaupunki on tähän mennessä pysynyt tietoisesti markkinaehtoisen liikenteen suunnittelun ulkopuolella. Kaupungin näkemyksen mukaan markkinointia tulisi kuitenkin parantaa nykyisestä.

Asukaskyselyssä paikallisliikenteeseen toivotaan mm. nopeampia reittejä, esteettömyyttä, aikataulujen pitämistä sekä linjojen 1 ja 2 aikataulujen parempaa porrastamista.

Koulukuljetusten järjestämisessä on suuret haasteet, tehottomuutta ja resurssipula. Oppilaaksiottoalueet ovat niin moninaiset, että kuljetuksia ei voida järjestää kovinkaan tehokkaasti.

Koulukuljetuksiin käytettyjen taksien kapasiteetti on melko täynnä, eikä kyyteihin oteta tällä hetkellä muita matkustajia. Jatkossa kaupunki voisi kuitenkin kilpailutilanteissa pohtia myös kuljetusten avaamista ja kaluston kokoa. Koulutaksisopimus Porvoon Taksin kanssa on voimassa lukuvuoden 2016–2017. Sopimuksessa on mahdollisuus kahden vuoden optioon.

Porvoon eteläisissä osissa ruotsinkielisiä oppilaita kuljetetaan alueen sisällä oleviin kouluihin ja suomenkielisiä oppilaita keskustan kouluihin. Liikennettä on niin moneen eri aikaan ja suuntaan, että järkevien kokonaisuuksien muodostaminen on hankalaa. Alue tarvitsisi kokonaisvaltaisen tarkastelun, mutta oppilasjakoihin vaikuttaa kuljetuksen ulkopuolelta moni muu asia. Bussiliikenne Haksin alueelle on lakannut, joten tällä hetkellä sieltä kuljetetaan oppilaita takseilla yhteensä seitsemään eri kouluun, eri alkamis- ja päättymisaikoina. Osa yläkouluista pitää 45 minuutin oppitunteja, osa 75 minuutin. Erityisesti kylien pienemmissä alakouluissa on otettu huomioon koulun aloitusaikoja suunniteltaessa kuljetukset huomioon. Aamuvuorot liikkuvat kuitenkin haja-asutusalueilta niin aikaisin, että monet vanhemmat kuljettavat oppilaita itse.

Kaupunki on tehnyt päätöksen lakkauttaa Kräkön koulu vuonna 2017. Lisäksi avoimena on ainakin viiden eri koulun tilanne tulevaisuudessa. Näillä on vaikutuksia koulukuljetuksiin. Kaupungilla ei ole tehty kokonaisvaltaista henkilökuljetusten suunnitelmaa koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten osalta.

Maksukäytännöt oppilaiden koulukuljetuksista vaihtelevat liikennöitsijöittäin. Kaupunki siirtyy syksyllä 2016 käyttämään pelkästään Matkahuollon korttia.

Koulukuljetusten näkökulmasta nykyisessä joukkoliikennetarjonnassa on tunnistettu ainakin seuraavia kehittämistarpeita

- Hinthaaraan tarvittaisiin aamuksi vuorot klo 8.30 ja 9.30 ja paluu Porvooseen klo 12:50.
- Jakarintieltä/Veckjärventieltä on yhteystarve keskustaan klo 14 (nykyisin Sannäs skolanin oppilaat voivat nousta kyytiin, kun bussi palaa Jakarista tyhjänä vaikka varsinaista vuoroa ei ole)
- Svartbäckin suunnalta tulevilla on pitkiä odotusaikoja yläkouluissa keskustassa
- Epoontietä tarvitaan bussivuoro kaupunkiin klo 12.30
- Emäsalon aamuvuoroa tulisi myöhäistää, koska oppilaat saapuvat nyt Tolkisten koululle jo klo 7.30.

- Tarvitaan bussi Kulloo–Alivekkoskentie–Anntila–Linnanpelto, jotta ehtii kouluun 7.55, ja sama reitti takaisin Hinthaaran koululta klo 11.40 ja 13.40.
- ELY-keskuksen vuorolle Hinthaarassa olisi parempi lähtöaika koululta klo 12.50 ja 14.35.
- ELY-keskuksen vuoro Nikkilästä tarvittaisiin klo 7:45 koululle ja paluu klo 11.50 ja 13.50.
- Myrskyläntielle tarvitaan enemmän vuoroja keskustaan ja pois päin iltapäivällä. Tie on määritetty vaaralliseksi koulutiekse, joten kuljetustarpeita tulee lisää.
- Haksin alue on ollut joukkoliikenteen ulkopuolella syksystä -15, joten koulukuljetukset joudutaan järjestämään taksilla.
- Koko eteläinen alue on koulukuljetusten näkökulmasta haastava (Epoo, Voolahdentie, Vessö, Kråkö)
 - Vessööstä ja Kråköstä kulkevat suomenkieliset oppilaat keskustan alakouluun.
 - Ruotsinkieliset oppilaat käyvät vielä lukuvuoden 16-17 Kråkö skolanissa. Voolahdentietä (pohjoisosa) pitkin tulee alakoululaisia keskustan kouluun. Lähtö on jo klo 6.40 koska vuoro kiertää Kråkön kautta. Syntyy pitkiä odotusaikoja ja taksikuljetustarpeita.
 - Alueella on lisäksi paljon yksityisteitä, joita pitkin oppilaat kävelevät pysäkillä. Koulukuljetuksiin käytetty aika pitenee, ja iltapäivällä joudutaan taksikuljetuksiin.
 - Reitille tarvittaisiin myös pisto Kurbörentielle, koska siellä asuu paljon oppilaita jotka ovat tulossa keskustan kouluihin.

→ Koulukuljetukset vaativat oman kokonaisvaltaisen suunnitelman ja pysyvän resurssin kuljetusten suunnitteluun. Myös mahdollisuus matkojen yhdistelyn hyödyntämiseen tulee selvittää.

→ Kouluverkkosuunnitelman yhteydessä tulee selvittää myös eri vaihtoehtojen vaikutukset kuljetuskustannuksiin.

→ Päiväaikaan Porvoossa on runsaasti vapaata joukkoliikennekalustoa. Puuttuvat yhteydet kannattaneen kilpailuttaa yksittäisten vuorojen listana yhdistelmätarjoukset sallien, jolloin yrityksen voivat suunnitella ja tarjota omaan autokiertoonsa sopivat vuorot.

Pukkila

Pukkilan ja Mäntsälän välillä kulkee ainoastaan yksi vuoro päivässä suuntaansa. Työmatkaliikenteen palvelutasoa tulisi parantaa vuoromääriä lisäämällä. Nykyinen aamun menovuoro on usein myöhässä niin, että vaihto Mäntsälän rautatieasemalla junaan ei onnistu, vaan odotusajaksi seuraavaan junaan tulee lähes tunti.

Kunta toivoo jatkossa liikennetarjonnan kehittämistä erityisesti Mäntsälän suuntaan. Tässä suunnitelmassa liikennetarjontaa ei esitetä lisäävän, koska kysyntä on ollut vähäistä ja vähenevää. Seuraavalla kilpailutuskierröksellä asiaa voidaan tarkastella uudestaan kysynnän ja kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusresurssien valossa.

Kunnalla on pelkona Lahti–Porvoo-liikenteen väheneminen tai loppuminen.

Asukkaat toivoivat suoria yhteyksiä Lahteen, Porvooseen ja Helsinkiin.

Uhkakuvana on vuorotarjonnan edelleen hiipuminen. Vuorotarjonnan parantaminen on mahdollista vain liikennettä hankkimalla, koska kysyntä on varsin vähäistä. Tavoitteeksi on asetettu opiskelumatkojen turvaaminen Porvooseen, Mäntsälään ja Orimattilaan, ja esimerkiksi kesäliikenteen järjestämiseen ei liene kannattavaa kohdistaa kunnan ja ELY-keskuksen resursseja.

5 Palvelutason määrittely

5.1 Lähtökohdat Liikenneviraston ohjeen (31/2015) mukaan

Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Itä-Uudellamaalla joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Palvelutason määrittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä, eikä määrittely luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Palvelutasomäärittelyn lähtökohtina ovat mm. eri väestöryhmien tarpeet, liikennepoliittiset tavoitteet ja käytettävissä oleva rahoitus. Vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä on toimivaltaisella viranomaisella, mutta liikenteen rahoittamiseen osallistuvat myös alueen kunnat sovittujen kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Kysynnän ollessa niin vähäistä, ettei kuljetusten järjestäminen joukkoliikenteenä ole järkevää, vastuu palvelujen määrittämisestä ja järjestämisestä on ao. kunnalla (lakisääteiset kuljetukset ja asiointiyhteydet). Määritetty palvelutaso muodostaa palvelutasotavoitteen, joka ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Näin ollen palvelutaso on hyvä määritellä siten, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen.

Markkinaehtoisessa liikenteessä palvelutason määrittely toimii ohjeena liikenteenharjoittajille ja viranomaisille reittiliikenneluvan myöntämisessä, kun tarkastellaan PSA-liikenteen ja reittiliikenteen yhteensopivuutta.

Palvelutason määrittelyssä esitetään, mitä palvelutasoluokkia alueilla ja yhteysväleillä tavoitellaan. Palvelutasoa määritettäessä korostuu matkaketjuajattelu, ja työssä tunnistetaan terminaalit ja solmupysäkit, joissa tapahtuu vaihtoja alueellisen ja pitkämatkaisen liikenteen välillä.

Liikenneviraston mukaan kuljetusten järjestäminen joukkoliikennepalveluina on harvoin tarkoituksenmukaista, mikäli keskiakuormaa jää alle 4 henkilön. Ohjearvoa ei voi soveltaa kuitenkaan suoraviivaisesti, vaan tarkasteluun on otettava mukaan koko yhteysvälin hankintakokonaisuus ja muut tunnusluvut kuten maksimiakuorma, kilometrihintaa ja reitin matkustajaprofiili.

ELY-keskusten joukkoliikenteen peruspalvelutasoluokkana on alin luokka, luokka 7, joka turvaa vain kaikista välttämättömimmät koulu-, työmatka- ja asiointiyhteydet. ELY-keskusten käytössä on kuitenkin kaikki ylemmätkin luokat, joita voidaan käyttää kysynnän ollessa suurempaa. Arvioitaessa potentiaalista asiakaspohjaa ja samalla peruspalvelutasoluokan tarvetta, voidaan apuna käyttää seuraavia numeerisia kriteerejä: kunnan rajat ylittävien pendelöijien lukumäärä vähintään 250, toisessa kunnassa käyvien toisen asteen opiskelijoiden lukumäärä vähintään 25, asiointiyhteys keskuskaupunkiin taajamasta, jonka asukasluku vähintään 650 asukasta; sekä lakisääteiset kuljetukset tai keskeiset liityntäyhteydet kaukoliikenteen verkkoon muodostavat merkittävän, mieluiten todettuun matkustukseen perustuvan asiakaspotentiaalin.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä ei ole tarkoitus sopia liikenteen kustannusten jakamisesta, mutta peruslähtökohtana myös luokissa 6 ja 7 on, että rahoitukseen osallistuvat sekä ELY-keskus että kunnat. ELY-keskukset rahoittavat pääosin kuntarajan ylittäviä joukkoliikenteen matkustustarpeita. Tavoitteena on, että samat vuorot palvelevat mahdollisuuksien mukaan niin kuntarajan ylittäviä kuin kunnan sisäisiäkin matkustustarpeita.

Keväällä 2016 Liikennevirasto pyrki laajentamaan palvelutason määrittelyä liikkumisen kokonaispalveluihin. ja julkaisi selvityksen Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso - Maakuntakeskusten väliset matkaketjut 34/2016 matkaketjujen palvelutason määrittelyn tueksi.

5.2 Liikennetarjonnan palvelutaso

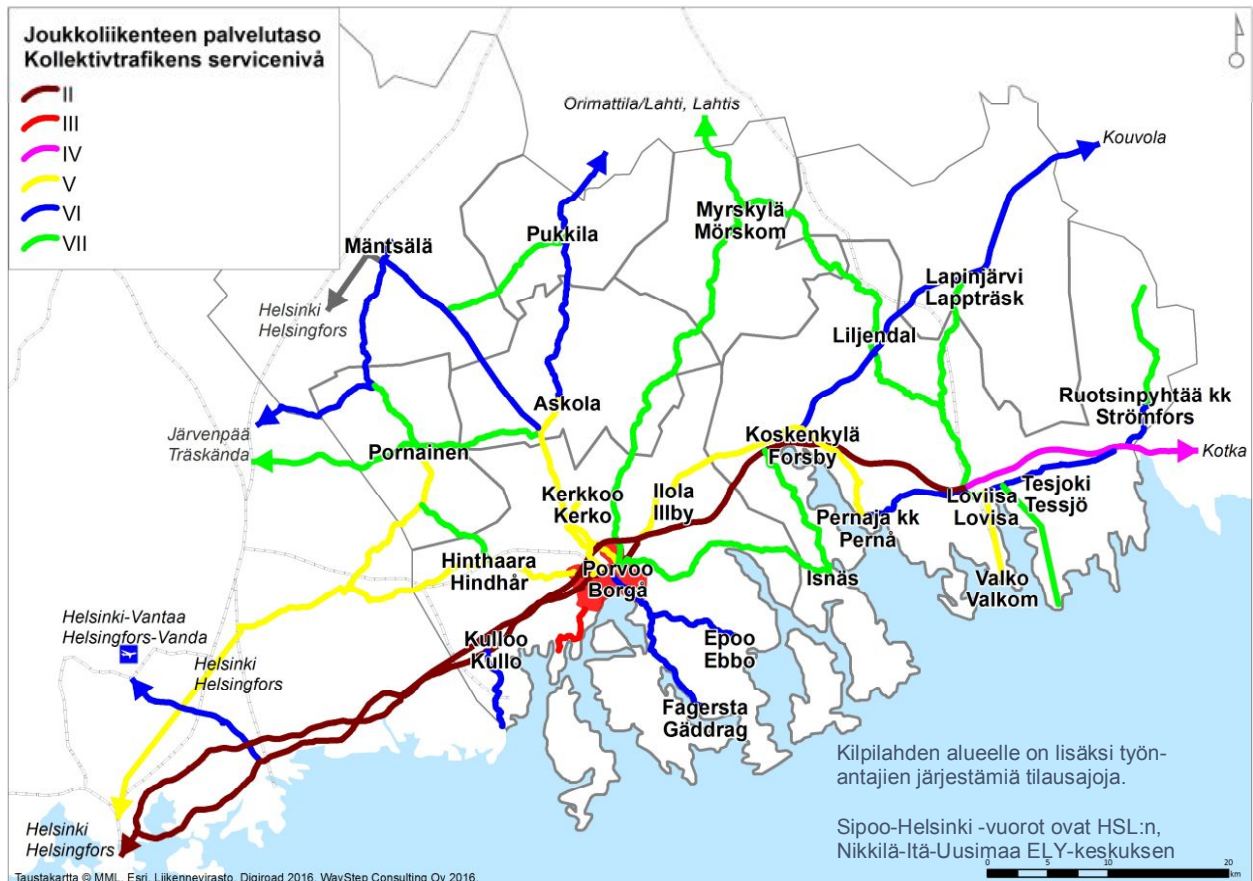
Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso on määritetty lähelle nykytasoa. Palvelutasomäärityksessä käytetty luokitus noudattaa Liikenneviraston ohjeistusta (31/2015). Palvelutaso pyritään toteuttamaan talviarkipäivisin. Viikonloppuisin ja kesällä voidaan joustaa tavoitteiden toteutumisessa. Taulukossa 3 on esitetty palvelutasoluokat ja määrälliset tavoitteet. Määrittävät kriteerit on esitetty lihavoidulla tekstillä ja tummemmalla taustalla.

Itä-Uudellamaalla palvelutasotavoitteet on määritetty luokkia II–VII käyttäen. Parasta palvelutasoa tavoitellaan Loviisa–Porvoo–Helsinki-yhteysväleillä. Palvelutason on mahdollista muodostua tavoiteltua korkeammaksi markkinaehtoisien liikenteen ansiosta (kuva 21).

Taulukko 3. Tavoitteet määrälliset talviliikenteen tarjonnalle (Liikenneviraston ohjeen 31/2015 mukaisesti). Määrittävät tavoitteet on esitetty värillisellä taustalla.

TALVI-LIIKENNE	Soveltamisai- ka	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti- aika	Ma-to	5.30-23.30	6.00-22.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-18.00- 17.00	8.00-16.00
	Pe	5.30-01.30	6.00-23.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-18.00- 17.00	8.00-16.00
	La	6.00-01.30	7.00-23.30	9.00-21.30	9.00-18.00	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	7.00-23.30	9.00-21.30	11.00-18.30	12.00-17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3-5 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointityhtey- s)	1-2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointityhtey- s)
	Arkipäivä klo 9-14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1-4 vuoroa/ suunta/vrk	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	Varhaisaamu ja myöhäisiltä (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-	-	-
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	-	-	-	-	-
Kävelytäisyys pysäkillä		≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-

Kuvassa 21 ja liitteessä 2 on esitetty ehdotus palvelutasotavoitteista yhteysväleittäin. Parasta palvelutasoa tavoitellaan Loviisa–Porvoo–Helsinki-yhteysväleillä ja Porvoon paikallisliikenteessä. Alueen pohjoisosissa tavoitellaan luokkien VI tai VII mukaista palvelutasoa, joka riittää turvaamaan välttämättömät opiskelumatkat ja asioinnin ympäri vuoden sekä joiltain osin myös työmatkat. Porvoon ja Askolan välillä palvelutaso on määritetty luokkaan 5, mutta lisäksi on tunnistettu tarve iltayhteydelle Porvoosta Askolaan.



Kuva 21. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Uudellamaalla.

5.3 Laadulliset tavoitteet

Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutason liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Liikennevirasto on palvelutaso-ohjeessaan 31/2015 määrittänyt alueellisen joukkoliikenteen laadullisille palvelutasotekijöille suosituksia. Seuraavassa taulukossa (taulukko 4) on esitetty Liikenneviraston suosittelemat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Taulukko 4. Liikenneviraston suositamat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Kriteeri	I	II	III	IV	V	VI	VII
Täsmällisyys/ Luotettavuus	Sitovia ajantasauspysäkkejä, häiriötiedotus				Sitovia ajantasauspysäkkejä		
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti- info netissä, (ajantasaiset) ai- kataulunäytöt terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, ja- ettavat aikataulut, pysäkki-ai- kataulut		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti- info netissä, (ajantasaiset) ai- kataulumonitorit termina- aleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysä- keillä		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti- info ne- tissä, jaettavat aika- taulut, aikataulut tärkeimmillä pysä- keillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti- info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippu- järjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla					Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Määritellään PSA-liikenteen kilpailutusasiakirjoissa						
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, run- kolinjasto, vakiominuutti- aikataulut		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linja- tunnukset, vakiominuuttiaikataulut		Helposti hahmotettavat reitit, yksi- löivät linjatunnus		Helposti hahmo- tettavat reitit, yk- silöivä linjatun- nus tekstinä
Vaihdollisuus	Suora yhteys keskustaan tai liityntäyhteys raideliikenteeseen		Yhteys keskustaan voi olla vaihdollinen, jos vaihtoyhteys runkolinjaan		Yhteys keskuskaupunkiin voi olla vaihdollinen		
Peruskoulu- matkojen vaih- dollisuus	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.						
Matka-aika	Ruuhka-aikana korkeintaan 1,3 ker- taa henkilöauton matka-aika (tai polkupyörä kau- punkioissa)	Korkeampaa matkanopeutta tavoitellaan etuusjärjes- telyillä ja linjastoratkaisuilla			Ei matka-aikatavoitteita		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja liikennevaloetuisuuksia sekä pysäkkijärjes- telyihin liittyviä tavoitteita				Vain pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita		

Täsmällisyyden ja luotettavuuden osalta Liikennevirasto suositaa, että esitetään sitovia ajantasauspysäkkejä, joilta vuoro ei saa lähteä ennen aikatauluun merkittyä aikaa. Häiriötiedotusta esitetään palvelutasoltaan parempiin luokkiin I–IV. Häiriötiedotuksen avulla tiedossa olevista häiriöistä (esimerkiksi myöhästymiset, ajamatta jäävät vuorot ja poikkeusreitit) tiedotetaan matkustajille ennalta ilmoitetussa paikassa. Häiriötiedotus on pääsääntöisesti viranomaisen vastuulla, mutta myös liikenteenharjoittajilla täytyy olla oikeus päivittää tietoa, jotta tieto on mahdollisimman ajantasainen. Häiriötiedotusten vastuunjako tulee sopia viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välillä. Informaation täytyy olla alueellisesti yhtenäistä. Kaikki aikataulu- ja reittitiedot on oltava saatavissa samoilta verkkosivuilta. Julkaistuissa aikatauluissa (aikataulukirjat, pysäkkitaulut) on oltava merkittyinä kaikki liikenteenharjoittajien vuorot. Aikataulunäytöissä jaetaan informaatiota paitsi varsinaisista aikatauluista myös liikenteen häiriöistä.

- Tavoitteeksi asetetaan ajantasaiset aikataulunäytöt Porvoon keskustan alueella (paikallisliikenne). Tärkeimmät pysäkit ovat keskustan torin pysäkki, Mannerheiminkadun uudet pysäkit, Taidetehtaan pysäkit sekä Gammelbackan koulun pysäkit ja Pääskytien yläkoulun pysäkki. Busseissa olevaa paikannusta hyödyntäen näyttöihin saadaan tiedot mm. mahdollisista viiveistä ja muista häiriöistä. Häiriötiedottamisesta vastaisi(vat) paikallisliikenteen yrittäjä(t).
- Porvoo–Helsinki-välin liikenteessä aikataulunäytöt tarvitaan ainakin Porvoon linja-autoasemalla ja Näsin pysäkeille sekä Loviisassa Nesteen pysäkeille (kaupungin ohittava liikenne). Markkinaehtoisessa liikenteessä vastuu aikataulutietojen toimittamisesta ja ylläpitämisestä ovat liikenteenharjoittajilla.
- Markkinaehtoisessa liikenteessä (parhaat palvelutasoluokat paikallisliikenne ja Porvoo–Helsinki-välin liikenne) aikataulutiedoista ja pysäkkitiedottamisen sisällöstä vastaavat yrittäjät. Porvoon paikallisliikenteen pysäkeillä ja mahdollisesti myös muilla pysäkeillä matkustajille mahdollistetaan ajantasainen tieto QR-koodin avulla. Yrityksillä olevan ajantasaisen tiedon hyödyntämisestä pysäkkikohtaisessa tiedottamisessa esimerkiksi QR-koodin avulla voidaan jatkossa harkita hyödynnettävän myös PSA-liikenteessä. Perinteisiin pysäkkitauluihin pyritään merkitsemään kaikkien liikenteenharjoittajien vuorot, mutta vastuu tietojen toimittamisesta ja oikeellisuudesta on yrityksillä. Mahdollisesti julkaistavat aikataulukirjat ovat yrityskohtaisia.
- Täsmällisyyden avulla pyritään parantamaan matkaketjujen sujuvuutta. Erityisesti liityntäyhteyksissä luotettavuuden ja täsmällisyyden merkitys korostuu. Mm. junayhteyksien aikataulutuksessa (kuten

Mäntsälän asemalle suuntautuva liikenne), varaudutaan aikataulusuunnittelussa tiedossa oleviin, mahdollisiin viiveisiin.

→Tavoitteena on saada myös kuntien hankkimat liikenteet Matka.fi -tietokantaan.

Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä on tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Yhteiskäyttöinen lippu kelpaa ainakin kaikessa PSA-liikenteessä ja vaihto-oikeus toimii eri joukkoliikennemuotojen välillä. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu. Myös lippujen hinnoittelulla on selkeä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, minkä vuoksi hintatason tulee olla edullinen. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikenteenharjoittajilla on käytössä omia lipputuotteita.

Mikäli liikenteenharjoittaja hyväksyy PSA-liikenteen liput asiakashinnalla (lipputulo ilman subventiota), markkinaehtoisessa liikenteessä voidaan käyttää samoja lippuja kuin PSA-liikenteessä.

→Tavoitteena Itä-Uudellamaalla ovat yhteiskäyttöiset liput HSL:n ja LSL:n liikenteen kanssa

Kalustovaatimukset määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. Kalustovaatimuksissa kaupunkiliikenteessä vaaditaan tavallisesti matalalattiaisia busseja. Jos olosuhteet sallivat ja katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, myös seutuliiikenteessä voidaan käyttää matalalattiaista kalustoa. Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitäisi olla istumapaikka, kun liikennöidään osuuksia, joilla nopeudet ovat korkeita.

→Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voi asettaa kalustovaatimuksia, vaan niissä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä. Tavoitteena kuitenkin on, että Porvoossa paikallisliikennettä hoidetaan matalalattiaikalustolla.

Linjaston selkeys on tärkeä laatutekijä. Linjojen numeroinnin myötä matkustajan on helppo tunnistaa linjakilvestä oikea bussi. Poikkeusreitit erotetaan joko erillisenä linjanumerona tai kirjaimella, mikä näkyy niin aikatauluissa, reittikartoissa kuin linjakilvissä. Reittien tulee olla helposti hahmotettavissa ja niistä tiedotetaan selkeästi esimerkiksi karttamuodossa tai pysäkkiluettelona. Liikenneviraston ohje suosittaa, että neljässä ylimmässä palvelutasoluokassa käytetään niin sanottuja vakiominuuttiaikatauluja mahdollisuuksien mukaan.

→Porvoossa ja Porvoo–Helsinki-yhteysväillä markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijä määrittää linjojen nimet ja minuuttiaikataulut.

→Porvoo–Helsinki-yhteysväillä tavoitteena on aikataulujen selkeys, ja soveltuvin osin myös vakiominuuttiaikataulut.

→Porvoon paikallisliikenteessä tavoitteena ovat vakiominuuttiaikataulut.

→ELY-keskuksen PSA-liikenteessä edellytetään selkeät linjakilvet, mutta ei linjanumerointia.

→HSL:n liikenteessä käytetään linjanumerointia palvelutaso-ohjeen mukaisesti.

→Reittien selkeä esittäminen on tärkeää erityisesti Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä, jossa on useita vaihtoehtoisia reittejä sekä Porvoon paikallisliikenteessä.

→Porvoon paikallisliikenteessä tavoitteena ovat selkeät reitit, ja menosuuntaan etenevät linjat.

Infrastruktuurin palvelutasotavoitteet vaihtelevat toimintaympäristöstä ja myös tienpitäjästä riippuen. Tavoitteena on, että matkustajille tarjotaan selkeät ja turvalliset kulkureitit ja riittävät liityntäyhteydet pysäkeille.

→Tavoitteeksi asetetaan liikenteen aikataulujen luotettavuuden parantaminen ja liikenteen nopeuttaminen Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä. Katuverkko on Helsingin kantakaupungin alueella tukkoinen ja ajoaikojen ennakointi sen vuoksi vaikeaa.

→Tavoitteena on liikenteen nopeuttaminen sujuvoittamistoimilla myös Mäntsälän läpikulkevassa liikenteessä.

Tavoitteena on, että terminaaleihin ja solmupysäkeille pääsee helposti ja turvallisesti kaikissa keliolosuhteissa linja-autojen liikennöintiaikaan, talvihoito on korkeatasoista ja toimenpideaika lyhyt. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää aina linja-autojen liikennöintiaikaan. Pysäkkialue ja pysäkin ympäristö ovat siistit ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Ylläpito tarvittaessa päivittäin. Yhteistyömahdollisuudet mainosyriyten kanssa.

Esteettömyys on tärkeä osa nykyajan rakentamista. Toisaalta pysäkin toteuttaminen esteettömänä voi olla merkitykseltä, jos pysäkkiyhteydet tai kalusto eivät ole esteettömiä. Esteettömyysvaatimus kohdistetaan kuitenkin kaikille taajama-alueiden solmupysäkeille.

Uusien pysäkkien suunnittelussa ja toteutuksessa on lisäksi aina tarkasteltava esteettömyyttä eri matkustajaryhmien kannalta sekä kulkuyhteyksissä että informaation käytettävyydessä. Lähtökohtana on, että uudet pysäkit toteutetaan aina esteettöminä. Kulkuyhteyksien osalta tämä tarkoittaa esteettömiä reittejä esimerkiksi vaihtotapahtuman yhteydessä: pysäkkialueella ei ole tasoeroja, pysäkillä ei johda jyrkkiä tai pitkiä luisia ja pysäkkialue on tarpeeksi leveä.

Itä-Uudenmaan joukkoliikennematkustajien kannalta tärkeimmät terminaalit (linja-autoasemat ja rautatieasemat) ovat Porvoo linja-autoasema, Loviisa linja-autoasema, Orimattila linja-autoasema, Mäntsälän linja-autoasema, Mäntsälän rautatieasema, Nikkilän linja-autoasema (paikkaa haetaan vielä), Järvenpää rautatieasema, Keravan rautatieasema, Pasilan asema, Itäkeskus ja Kamppi. Taulukossa 5 on esitetty terminaalien tavoiteltava palveluvarustus.

Taulukko 5. Terminaalien tavoitteellinen palveluvarustus Liikenneviraston (43/2014) mukaan.

Odottelun mukavuus	Informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu	Saavutettavuus	Turvallisuus
<ul style="list-style-type: none"> - Lämmin odotustila - Sääsuoja, pysäkkikatot - Istumapaikka - Roskakori - WC, mahdollisuus virvokkeisiin - Muut oheispalvelut, "viihdykkeet" 	<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkimerkki - Pysäkin nimikilpi - Matkustajatunnus tai QR-koodi - Linjakilpi - Aikataulukehikko, aikataulut - Pysäkkikohtainen (ohitus)aikataulu - Ajantasainen informaatio saapuvasta liikenteestä (pysäkillä/mobiilisti) - Opastus pysäkillä/pysäkiltä - Mahdollisuus hankkia matkalippu - Maksutapaan ja hintaan liittyvä tieto, tariffitunnus tms. *) - Palautemahdollisuus, palautteiden käsittely *) - Tieto vastuuviranomaisesta*) 	<ul style="list-style-type: none"> - Liityntäpysäköinti - Pyöräpysäköinti - Saattopysäköinti 	<ul style="list-style-type: none"> - Kunnossapito - Valaistus - Korotettu pysäkkialue - Vartiointi

*) esim. numerotunnisteen tai QR-koodin avulla

Itä-Uudenmaan matkustajille tärkeimmät **pysäkit/solmupysäkit ovat** Liljendal E ja P, Loviisa, Neste, vt 7 L ja I, Vanhakylä I ja L, Monninkylä, ammattikoulu I ja L, Gammelbackantie, Opisto I ja L, Vanha Helsingintie, mt 170 liittymä, Karleby L ja I, Treksilä I ja L, Kulloo I ja L, Söderkulla, Sipoonlahden levähdysalue, Haarakas, Haarakasjokien asemakatu I ja L ja Mellunmäki sekä jatkossa myös Loviisan liityntäpysäköintialue moottoritien varressa. Solmupysäkkien tavoitteellinen palveluvarustus on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Solmupysäkkien tavoitteellinen palveluvarustus Liikenneviraston (43/2014) mukaan.

Odottelun mukavuus	Informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu	Saavutettavuus	Turvallisuus
<ul style="list-style-type: none"> - Sääsuoja, pysäkkikatos - Istumapaikka - Roskakori 	<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkimerkki - Pysäkin nimikilpi - Matkustajatunnus tai QR-koodi - Linjakilpi - Aikataulukehikko, aikataulut - Pysäkkikohtainen (ohitus)aikataulu - Ajantasainen informaatio saapuvasta liikenteestä (pysäkillä/mobiilisti) - Opastus pysäkille/pysäkiltä (tarvittaessa) - Maksutapaan ja hintaan liittyvä tieto, tariffitunnus tms. *) - Palautemahdollisuus, palautteiden käsittely *) - Tieto vastuuviranomaisesta*) 	<ul style="list-style-type: none"> - Liityntäpysäköinti - Pyöräpysäköinti - Saattopysäköinti 	<ul style="list-style-type: none"> - Kunnossapito - Valaistus - Korotettu pysäkki-alue - Heijastinnauha

*) esim. numerotunnisteen tai QR-koodin avulla

6 Palvelutasoehdotuksen vaikutusten arviointi

6.1 Muutokset liikennetarjonnassa

Palvelutaso on määritetty mahdollisimman realistisesti lähelle nykytasoa, eikä suunnitelmassa haeta suuria muutoksia. Palvelutasomäärityksen vaikutus liikennetarjontaan voi olla kahtiajakoinen. Muutamilla yhteysväleillä ehdotetaan nykyistä parempaa palvelutasoa. Lisäksi on jonkin verran liikennettä (erityisesti siirtymäajan liikenne ja reittiliikenne, mutta myös joitakin ostovuoroja), jotka ylittävät ehdotetun palvelutason. Erityisesti jos ko. vuoroilla on heikko kysyntä, voidaan tätä liikennettä karsia sopimusten päättyessä.

Kun nykytarjontaa verrataan asetettuihin tavoitteisiin, tunnistetaan palvelutasopuutteina ainakin taulukossa 7 esitetyt vuorot. Palvelutasopuutteet toteuttavaa liikennettä ei ole kuitenkaan välttämättä tarkoitus hankkia, eikä palvelutasotavoitteet ylittävää tarjontaa karsia, vaan tarve liikennepalveluille joudutaan tarkastelemaan aina tapauskohtaisesti.

Taulukko 7. Palvelutasotavoite vs. nykyinen tarjonta.

Yhteysväli	Palvelutasoehdotus	Palvelutasopuute yhteysvälillä
Pornainen–Sipoo, Nikkilä	Keskitaso	Yhteys klo 16 jälkeen (esim. 16.10)
Sipoo, Nikkilä–Porvoo	Keskitaso	Aikaisempi aamuvuoro, joka perillä n. klo 7
Lapinjärvi–Loviisa	Minimitaso	Asiointivuoro Loviisaan
Loviisa–Lapinjärvi	Minimitaso	Asiointivuoro Loviisasta
Loviisa–Ruotsinpyhtää kk	Peruspalvelutaso	Aikaisempi asiointivuoro Loviisasta (nyt klo 14.30)
Loviisa–Kotka	Keskitaso	Aamuvuoro, joka perillä ennen klo 7
Loviisa–Porvoo	Houkutteleva taso	Iltavuoro arkisin n. klo 20, 22 ja 23
Porvoo–Koskenkylä–Loviisa	Houkutteleva taso	Aikainen aamuvuoro n. klo 6:ksi ja 7:ksi
Tesjoki–Loviisa	Peruspalvelutaso	Aikaisempi aamuvuoro perillä klo 7 sekä mahdollisesti klo 9
Loviisa–Tesjoki	Peruspalvelutaso	Asiointivuoro noin klo 13:30–14:30

Yleisesti palvelutasoehdotus vähentää ilta-, viikonloppu ja lomapäivien liikennettä hiljaisen kysynnän alueilta. Vilkaan kysynnän alueilla vuorotarjonnan houkuttelevuutta pyritään parantamaan mm. tarjontaa lisäämällä, liikennöintiaikojen pidentämällä ja säännöllisin vuoroväleillä.

6.2 Kustannusvaikutukset

Nykyisen kaltainen – tai asetetun palvelutason – mukainen liikennetarjonta edellyttää lisärahoitusta avoimeen joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen liikennöinnin kustannustaso nousee ja vaikka matkustajamäärät säilyisivät nykytasollakin, lisää julkista rahoitusta tarvitaan toimivan joukkoliikennejärjestelmän turvaamiseksi. Mahdollisista lisäpanoksista huolimatta tulee varautua siihen, että kysynnän vähetessä hiljaisimmilla yhteysväleillä palvelutaso laskee. Jatkossa ELY-keskuksen vuorojen kustannuksia tullaan jyvittämään kunnille yhä useammassa tapauksessa, koska valtion mahdollisuudet rahoittaa joukkoliikennettä ovat heikentyneet pienentyneen määrärahaikiintönsä myötä. Kuntien avoimen joukkoliikenteen kustannukset kasvavat, mutta samalla turvataan joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia lakisääteisissä kuljetuksissa. Ilman joukkoliikennettä oppilaskuljetusten kustannukset todennäköisesti nousisivat vieläkin enemmän.

Alueen kunnat käyttävät henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämiseen yhteensä noin 10,5 miljoonaa euroa vuodessa (tieto vuodelta 2014). Rahoituksesta noin 15 % kohdistuu kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen. Kaikille avoimen joukkoliikenteen kuntarahoitus on vuodesta 2010 kasvanut yhteensä noin 0,5

miljoonaa euroa. Lisäksi opetustoimet rahoittavat merkittävästi kaikille avointa joukkoliikennettä hankkimalla koululaisille matkalippuja. Kuntien ja valtion joukkoliikenteen rahoituksen kehitystä on kuvattu tarkemmin tämän raportin luvussa 2.2 kohdassa ”Kustannukset ja rahoitus”.

Joukkoliikenteen rahoitustarve voi muuttua äkillisestikin, koska markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan muutokset voivat olla nopeita. Kustannusten hallinnan näkökulmasta keskeistä onkin edesauttaa alueen markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Valtion ja kuntien kustannusosuuksia alueen joukkoliikenteestä ei ole mahdollista osoittaa, koska ELY-keskuksen hankkimat joukkoliikennevuorot pääosin ulottuvat myös alueen ulkopuolelle, eikä sopimusten kustannuksia pystytä kohdentamaan alueittain. Periaatteena on kuitenkin, että kunnat vastaavat alueensa sisäisen joukkoliikenteen kustannuksista ja kuntien välisen joukkoliikenteen kustannukset jaetaan ELY-keskuksen ja kuntien kesken.

6.3 Vaikutukset joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksiin

Tässä Itä-Uudenmaan henkilöliikenneselvityksessä ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä esitetyt toimenpiteet tähtäävät siihen, että kuntalaisten liikkumistarpeisiin voidaan mahdollisimman hyvin vastata ja parhaimmillaan kysyntää lisätä. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun pyritään parantamaan parhaan kysynnän alueella.

Parhaan vuorotarjonnan ja korkeimpien palvelutasoluokkien (II–IV) vaikutusalueilla sekä paikallisliikennealueilla on mahdollista suoriutua sekä arkipäiväisistä matkoista että ainakin osasta epäsäännöllisemmistä viikonloppumatkoista joukkoliikenteellä. Toisin sanoen arki parhaan vuorotarjonnan alueilla ei välttämättä edellytä henkilöauton omistusta tai ainakin mahdollistaa kakkosautosta luopumisen tai sitä ilman selviämisen. Tällaisia alueita on esimerkiksi Porvoo–Helsinki-reitin vaikutusalue. Muilla alueilla (palvelutasoluokat V–VII) on mahdollista tukeutua joukkoliikennetarjontaan yleisimpinä työssäkäyntiaikoina sekä koulu- ja opiskelumatkoilla. Myös päiväaikaan tapahtuva asiointi suuremassa keskuksessa on yleensä mahdollista joukkoliikenteellä. Harvaan asutulla, maaseutumaisilla alueilla henkilöauton käyttö on edelleen tarpeellista.

Uutena palvelutasomäärittelyn näkökulmana on esitetty joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet, jotka toteutuessaan vaikuttaisivat etenkin joukkoliikenteen helppoon käytettävyyteen, täsmällisyyteen ja luotettavuuteen ja näin ollen mahdollisesti lisäävät joukkoliikenteen kysyntää. Laadullisessa näkökulmassa korostuu myös esteettömien joukkoliikennepalveluiden tarjoaminen. Itä-Uudenmaan väestö ikääntyy, jolloin esteettömien liikennepalveluiden tarve tulee kasvamaan. Esteettömyys tulee huomioida erityisesti kuntakeskuksissa ja niiden läheisyydessä järjestettävässä asiointi- ja palveluliikenteessä. Asiointi suuntautuu pääosin omaan kuntakeskukseen.

Itä-Uudenmaan merkittävimpiä liityntä- ja solmupysäkkejä kehittämällä voidaan parantaa matkaketjujen toimivuutta ja mahdollistaa muun muassa sujuvat työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointiyhteydet Itä-Uudenmaan ulkopuolelle. Matkaketjujen kehittäminen on tärkeää päivittäisten liikkumistarpeiden turvaamisen lisäksi myös matkailun näkökulmasta. Jatkossa maankäytön suunnittelun ja joukkoliikennesuunnittelun vahvalla vuorovaikutuksella voidaan luoda yhä parempaa kysyntäpohjaa joukkoliikenteen kehittämiselle. Liityntä- ja solmupysäkkien kehittämisellä parannetaan myös näiden alueiden muiden palvelujen kysyntää.

Työssä esitetyillä toimenpiteillä on tähdätty joukkoliikenteen rahoitusvastuun tasapuolisempaan jakaantumiseen niin Itä-Uudenmaan kuntien välillä, kuin kuntien ja valtion kesken. Lisäämällä yhteistyötä ELY-keskuksen ja kuntien järjestämässä joukkoliikenteessä ja koululaiskuljetuksissa, voidaan tavoitella jossain määrin tehokkaampaa kuljetusten järjestämistä ja pyrkiä hillitsemään kuljetuskustannusten nousua.

Suunnitellun palvelutason toteutuminen edellyttää markkinaehtoisien liikenteen tarjontaa jatkossakin vähintään lähes nykyisessä laajuudessa.

7 Toimenpiteet palvelutason toteuttamiseksi

7.1 Liikennesuunnitelma

Periaatteena ja tavoitteena on, että mahdollisimman suuri osa liikennepalveluista syntyisi markkinaehtoisesti. Erityisesti pitempimatkaisessa ja kaupunkien välisessä liikenteessä palvelutaso on se, minkä yritykset pystyvät markkinaehtoisesti tuottamaan.

Muu palvelutason turvaamiseksi välttämätön liikenne hankitaan ensisijaisesti kuntien ja ELY-keskuksen yhteisostoina tässä suunnitelmassa määritetty palvelutaso, kuntien kuljetuksiin liittyvät tarpeet sekä resursit huomioon ottaen.

Alueella on yksinomaan kuntien hankkimaa avointa joukkoliikennettä erittäin vähän. Lähinnä Loviisassa on useampia kaupungin hankkimia bussireittejä, joiden integrointi osaksi ELY-keskuksen hankintakokonaisuutta voisi tulla kyseeseen. Liikenne on kuitenkin kilpailutettu juuri vuoteen 2019 saakka.

Porvoossa on tarpeen laatia erillinen, yksityiskohtainen koulukuljetussuunnitelma, jossa otetaan huomioon Porvoossa päiväaikaan vapaana oleva bussikalusto. Suunnitelman taustaksi tulee alueen kuljetusoppilaat paikantaa ja lukujärjestykset olla pääpiirteittäin tiedossa.

Tämän suunnitelman yhteydessä on käyty läpi ELY-keskuksen kaikki vuorot, reittiliikenne ja kuntien hankkima liikenne. Vuorot on luokiteltu sopimusten päättymisajankohtien mukaan ja yhteysväleittäin sen, mukaan onko vuoro palvelutason toteuttamiseksi välttämätön. Lisäksi on erikseen merkitty ne vuorot, jotka alittavat Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen mukaisen keskikuormarajan (alle 4 matkustajaa). Taulukkotarkastelu on erikseen toimitettu työn tilaajille.

Tulevien vuosien suunnittelun haasteena on epävarmuus siirtymäajan liikennöintisopimusten jatkumisesta reittiliikenteenä.

Vuosi 2016

Kesällä 2016 päättyneiden ELY-keskuksen vuorojen kilpailutus tapahtui jo suunnittelun aikana. Liikennettä hankittiin pääosin nykytasossa, paitsi Mäntsälä–Porvoo-liikenteessä, jossa suunniteltiin kahden auton kokonaisuus palvelemaan Sääksjärven ja Monninkylän alakoulujen kuljetustarpeita muiden tarpeiden (Monninkylän ammattikoulu, kuntakeskusten koulut) ohessa.

Joitain siirtymäajan sopimusten vuoroja haettiin lakkautettavaksi lähinnä Pukkila–Askola–Porvoo–Helsinki-liikenteessä sekä Porvoo–Pukkila ja Porvoo–Pukkila–Lahti-yhteysväleillä. Lakkautukset koskivat kesäajan liikennettä tai viikonloppuliikennettä, eivätkä lakkautuneet vuorot olleet palvelutasoesityksen mukaisia, joten tältä osin ei aiheutunut tarpeita hankkia korvaavaa liikennettä.

Vuonna 2016 esitetään käynnistettävän Porvoon yksityiskohtainen koulukuljetussuunnitelma.

Vuosi 2017

Vuonna 2017 päättyy siirtymäajan liikennöintisopimus SIIRT 500151 Porvoo–Pornainen–Pihlajamäki. Tavoitteena on liikenteen jatkuminen reittiliikenteenä. Sopimuksen mukaiset vuorot ovat palvelutasotavoitteen mukaisia, eli tarvittaessa liikenteen hankkimista yhdessä kuntien kanssa tulee pohtia. Siirtymäajan liikennöintisopimuksilla liikennöitävien vuorojen keskikuormat eivät ole tiedossa, joten vuorojen tarpeellisuutta matkustajamäärien näkökulmasta ei pystytä suoraan arvioimaan Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen mukaisesti.

Vuosi 2018

Vuonna 2018 päättyy useita ELY-keskuksen siirtymäajan sopimuksia mm. Helsinki–Kotka, Helsinki–Loviisa, Pukkila–Porvoo, Askola–Porvoo ja Pukkila–Porvoo-yhteysväleillä (SIIRT 500119, 500146, 500154, 500165, 500167, 500237 ja 500244). Kuntien tavoitteena on, että siirtymäajan liikenteestä mahdollisimman moni vuoro jatkuisi reittiliikenteenä. Pääosa arkipäivien tarjonnasta on palvelutasotavoitteiden mukaista liikennettä. Iltaisin ja viikonloppuisin on myös tarjontaa, joka ei ole asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaan välttämätöntä. Myös palvelutasotavoitteiden näkökulmasta välttämättömän liikenteen joukossa on muutamia heikosti kuormitettuja vuoroja. Mm. Kouvolan ja Pukkilan yhteyksissä on vuoroja, joiden keskikuorma alittaa tällä hetkellä Liikenneviraston ohjeen liikenteestä, jota kannattaa yhteiskunnan varoin hankkia.

Liikenteen hankintoihin on mahdotonta varautua ennen kuin on käsitys siitä, millaisia ratkaisuja yritykset tekevät vuorojensa jatkosta. Tämän suunnitelman aikana vuorotarjonta on käyty läpi, ja kunkin yhteysvälin osalta on selvitetty, onko tarjonta palvelutasotavoitteiden näkökulmasta välttämätöntä vai ei. Lisäksi Liikenneviraston ohjeen mukaisesti vuorot, joiden keskikuorma jollakin laskentakaudella on alle 4 matkustajaa, on erikseen merkitty tarkasteluihin.

Vuosi 2019

Vuonna 2019 päättyy ELY-keskuksen ja HSL:n yhteinen iso bruttomallinen ostoliikennesopimus Järvenpää/Pornainen/Porvoo–Nikkilä–Rautatien- ja Rautatieasema-vuoroista. Lisäksi päättyy kolme siirtymäajan liikennöintisopimusta (SIIRT 500142, SIIRT 500145 ja SIIRT 500273), jotka koskevat mm. Helsinki–Kotka-liikennettä. Vuorojen joukossa on runsaasti palvelutasotavoitteet ylittävää tarjontaa, jota ei pystytä hankkimaan, ellei vuorotarjonta synny markkinaehtoisesti.

7.2 Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet ja vastuutahot

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisessä tärkeimmiksi toimenpiteiksi on Itä-Uudellamaalla tunnistettu seuraavat kehittämiskokonaisuudet

- Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen
- Matkaketjujen sujuvoittaminen
- Koulukuljetusten tehostaminen ja palvelutason nosto
- Helppokäyttöisyys ja esteettömyys joukkoliikenteessä

1. Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen

Kunnat ja ELY-keskus pyrkivät tukemaan markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä ylläpitämällä ja kehittämällä joukkoliikenteen pysäkkejä ja muuta infraa, lisäämällä yhteistyötä yritysten kanssa sekä var-

mistamalla, että joukkoliikenteen hankinnat tehdään tavalla, joka osaltaan tukee tai ei ainakaan vaikeuta markkinaehtoisen liikenteen toimintaa.

Joukkoliikenteen infrastruktuuri ja pysäkit

Kuntien ja ELY-keskuksen vastuulla on joukkoliikenteen infrastruktuurin ylläpitäminen ja kehittäminen sekä pysäkit. Joukkoliikenteen infrastruktuurin osalta tärkeimpinä kehittämistoimina Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen osalta on tunnistettu Helsingin kantakaupungin katuverkon sujuvoittaminen. Suurimmat ongelmat ovat Sturenkadulla ja Kustaa-Vaasantiellä sekä Koskelantiellä. Myös Mäntsälän keskustan läpiajoa joukkoliikenteellä tulee nopeuttaa.

Pysäkkejä kehitetään vaiheittain ja osana muita katu- ja tieverkon kehittämistoimia. Tämän suunnitelman yhteydessä on määritetty alueen joukkoliikenteen kannalta tärkeimmät terminaalit (linja-auto- ja rautatieasemat) sekä solmupysäkit ja niille tavoitteellinen palveluvarustus. Kunnat päivittävät nykyiset palveluvarustusta koskevat tiedot Digiroad-tietokantaan ja täydentävät varustelua vaiheittain tavoitteiden mukaiseksi resurssien mahdollistamassa aikataulussa. Kuntien vastuulla on katuverkolla sijaitsevien pysäkkien kehittäminen ja ELY-keskuksen tieverkolla.

Reaaliaikaista aikataulutiedottamista tulee kehittää. Tärkeimmät pysäkit Porvoon keskustan alueella (paikallisliikenne) varustetaan ajantasaisilla aikataulunäytöillä. Porvoo–Helsinki-välin liikenteessä aikataulunäytöt tarvitaan ainakin Porvoon linja-autoasemalla ja Näsinsäällä sekä Loviisassa Nesteen pysäkeillä (kaukungin ohittava liikenne). Muilla pysäkeillä reaaliaikaista informaatiota tarjotaan mobiilisti. Aluksi ainakin Porvoon paikallisliikenteen pysäkeillä tarjotaan ajantasaista informaatiota QR-koodin avulla. Markkinaehtoisessa liikenteessä vastuu aikataulutietojen toimittamisesta ja ylläpitämisestä ovat liikenteenharjoittajilla. Asia on kuvattu tarkemmin tämän raportin luvussa 5.3.

Neuvottelut ja yhteydenpito yritysten kanssa, tietojen toimittaminen

Kunnilla on maankäyttöön ja maankäytön kehittämiseen liittyviä tietoja, asukasmäärätietoja väestöryhmittäin sekä tarkat tiedot mm. koululaisten matkustustarpeista. Bussiyhtymät voivat hyödyntää tietoja oman liikennetarjontansa suunnittelussa. Tarkemman tiedon avulla pystytään luomaan nykyistä parempia liiketoimintamahdollisuuksia bussiyhtymille sekä mahdollisesti parempaa palvelua kuntalaisille. Erityinen kehittämiskohde on nykyisin mm. Porvoossa päiväaikaan vapaana oleva kalusto, jota pystyttäisiin hyödyntämään koulujen välikuljetuksissa tai asiointiliikenteen järjestämisessä.

Henkilöliikenneryhmän ehdotetaan kokoavan ja välittävän kuntien matkustustarvetta koskevaa tietoa alueen bussiyhtymille säännöllisesti. Asia ehdotetaan otettavan henkilöliikenneryhmän kokousten asialistalle säännöllisesti esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa. Tietojen välittäminen voi tapahtua sähköisesti kokoamalla tietopaketti tai esimerkiksi järjestämällä yhteinen keskustelutilaisuus alueen yritysten kanssa.

Tiedottaminen ja markkinointi

Markkinaehtoisessa liikenteessä yritykset vastaavat markkinoinnista siltä osin kuin kyse on tiettyjen palveluiden myymisestä asiakkaille. Joukkoliikenteeseen ja viisaaseen liikkumiseen liittyvä valistus ja yleinen joukkoliikenteen hyödyistä tiedottaminen sen sijaan on kuntien tehtävä. Kuntien tulee aktiivisesti tiedottaa asukkaitaan joukkoliikenteen hyödyistä. Sopivia näkökulmia ovat mm. liikennejärjestelmän, liikenneturvallisuuden, ympäristön ja liikkumisen helppouden näkökulmat.

Markkinaehtoisen liikenteen priorisointi hankinnoissa

Liikenteen hankintoja suunniteltaessa priorisoidaan markkinaehtoinen liikenne. Tiedottamalla yrityksille liikkumistarpeista, voidaan mahdollisesti joitain kunnalle tarpeellisia vuoroja saada syntymään markkinaehtoisesti. Silloin kun liikennettä päätetään hankkia, huolehditaan, että sopimusliikenne ei houkuttele matkustajia markkinaehtoisesta liikenteestä esimerkiksi liian pienten aikatauluerojen tai päällekkäisten reittien vuoksi. Tarvittaessa hankkimalla täydentävää (esimerkiksi kesäajan) liikennettä, voidaan varmistaa ympärivuotinen kysyntä joillain markkinaehtoisen liikenteen reiteillä.

2. Matkaketjujen sujuvuus

Lippujärjestelmät

Itä-Uudeltamaalta suuntautuu säännöllisiä matkoja naapuritoimivaltaisten viranomaisten alueelle. Markkinaehtoisessa liikenteessä kelpaavat yritysten omat maksukortit. Haasteena ovat matkat, joissa toinen suunta matkustetaan eri yrityksen autossa. Erityisesti Helsingin Seudun Liikenteen ja Lahden Seudun Liikenteen alueelle suuntautuviissa matkoissa koko matkaketjulle kelpaava matkakortti on tarpeen. Jatkossa asian ratkaisua helpottanee Liikennekaaren vaatimus avoimista rajapinnoista. Jos Itä-Uudellamaalla päätetään siirtää valtakunnallisen Waltti-matkakortin tai muun lippujärjestelmän käyttöön, käyttönoton edellytyksenä alueella on yhteensopivuus HSL:n lippujärjestelmän kanssa.

Aikataulujen pitäminen ja yhteensovittelu

Bussivuorojen myöhästelyistä saatiin runsaasti palautetta tämänkin työn yhteydessä tehdyssä asiakastutkimuksessa. Aikataulujen pitävyys on kriittistä erityisesti matkaketjuilla, joissa on tarkoitus vaihtaa toiseen kulkuneuvoon. Aikataulujen pitävyyttä voidaan parantaa katuverkon sujuvoittamistoimenpiteillä, ja esimerkiksi bussietuuksilla, mutta myös riittävän väljällä aikataulujen suunnittelulla ja ottamalla huomioon vaihtajat terminaalissa. Erityinen yhteensovittelun tarve alueella on Mäntsälän rautatieasemalle suuntautuvassa bussiliikenteessä.

Liikennepalveluista tiedottaminen

Liikennepalveluja ja eri vaihtoehtoja koskevien tietojen tulee olla helposti saatavilla. Markkinaehtoisesta liikenteestä tiedottavat yritykset ja sopimusliikenteestä kunnat ja ELY-keskus. Liikennepalveluiden houkuttelevuutta tulee lisätä palveluja markkinoimalla.

Linkit aikatauluihin tulisi vähintään olla helposti löydettävissä kuntien internet-sivuilta ja mobiilisti. Ajantasaista tiedottamista lisätään. Erilaisia aikataulupalveluja syntyy koko ajan lisää, eikä paperisten yhdistelyaikataulujen laatiminen ole enää tarpeellista. Yritykset voivat julkaista ja jaella asiakkaille omia aikataulujaan osana joukkoliikenteen markkinointia.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Liityntäpysäköintiä kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen käyttöä erityisesti pitkillä, säännöllisesti toistuvilla matkoilla. Itä-Uudellamaalla liityntäpysäköinnin potentiaali liittyy erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuviin työ- ja muihin matkoihin. Liityntäpysäköinnin merkitys tulee korostumaan haja-asutusalueen liikennetarjonnan vähetessä ja runkoyhteyksien palvelutason parantuessa. Tärkeimpiä liityntäpysäköinti-paikkoja ovat moottoritien solmupysäkit sekä rautatieasemat. Itä-Uudenmaan tärkeimmät liityntäpysäkit on esitetty luvussa 5.3.

Liityntäpysäköinnin kannalta keskeistä on hyvät ja sujuvat kulkuyhteydet pysäköintialueelle, turvalliset ja lyhyet jalankulku- ja pyöräily-yhteydet nousupysäkeille sekä riittävän hyvä ja nopea joukkoliikenteen tarjonta. Liityntä tapahtuu kauempaa henkilöautolla ja läheltä polkupyörällä. Oleellista on riittävä pysäköintipaikkojen määrä ja asianmukaiset katos- ja lukituspaikat polkupyörille. Liityntäpysäkkialueita ja niiden varustelua kehitetään vaihteittain muiden tie- ja katuverkon kehittämistoimien yhteydessä. Lähtökohtaisesti liityntäpysäköinti on maksutonta. Liityntäpysäköintimahdollisuuksista tulee tiedottaa, ja tavoitteena on, että käyttäjä saa tiedon liityntäpysäköintialueista muun joukkoliikenneinformaation yhteydessä.

Talvi- ja kesäkunnossapidon tason on oltava riittävä turvaamaan tarpeellisen paikkamäärän, siisteyden ja turvallisuuden. Kunnossapidon toteutus suunnitellaan alueen muun suunnittelun yhteydessä.

3. Koulukuljetusten tehokkuus ja palvelutaso

Koulukuljetuskokonaisuuden haltuunotto Porvoossa

Erityisesti Porvoossa koulukuljetusten kokonaisuus on haastava järjestettävä kuljetusoppilaiden ja koulujen runsaasta määrästä, ja koulujen oppilaaksiottoalueiden moninaisuudesta johtuen. Koko järjestelmä olisi tarpeen uudistaa ja suunnitella kokonaisuutena. Samalla tulisi tarkastella mahdollisia vaihtoehtoisia koulujen aloitus- ja lopetusajkoja ja myös mahdollisesti oppilaiden kuljetussuuntia. Myös matkojenyhdistelyn mahdollisuudet ja käyttö koulukuljetuksissa sekä mahdollisesti muissa kunnan kuljetuksissa tulisi selvittää. Perussuunnitelma tulee laatia kuljetusten järjestämisen pohjaksi ja siitä huolimatta kaupungissa tarvitaan todennäköisesti koulukuljetuslogistikko, joka vastaa kuljetusten järjestämisestä.

Koulukuljetusten organisoiminen ja hyvä hallinta Porvoossa luo pohjan myös muiden kuntien kanssa tehtävälle yhteistyölle koulukuljetusten järjestämisessä.

Kuntien välinen yhteistyö

Kuntien kannattaa tehdä yhteistyötä koulukuljetusten järjestämisessä. Yhteistyökohteita ovat kuntarajat, joista oppilaita kuljetetaan mahdollisesti kahteen suuntaan sekä ELY-keskuksen kuntarajat ylittävien bussireittien varsilla sijaitsevien koulujen kuljetukset, joissa koulujen aloitusajkoja ja bussien aikatauluja yhteensovittamalla voidaan palvella useita kouluja yhdellä bussivuorolla. Porvoossa pystytään hyödyntämään muista kunnista tulevia vuoroja joiltain osin koulukuljetuksissa.

Yhteistyötä voidaan tehdä myös liikenteen hankinnoissa, joissa kuntien hankkimaan liikennettä voi olla osana ELY-keskuksen kilpailutuskokonaisuutta sekä kuntien välillä, jossa useampi kunta voi järjestää yhteisen tarjouskilpailun tai ainakin hyödyntää samoja tarjousasiakirjapohjia.

Koulukuljetusten järjestämisen lisäksi kunnilla on myös muita yhteisiä julkiseen henkilöliikenteeseen liittyviä tehtäviä mm. liikenteen suunnittelussa ja hankinnassa. Avoimessa joukkoliikenteessä korostuu henkilökuljetusten yhteistyösopimukseen pohjautuva yhteistyö alueen joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen ELY-keskuksen kanssa. Kuntien yhteisiä, julkisen henkilöliikenteen kehittämiseen ja ylläpitoon liittyviä tehtäviä hoitamaan tarvitaan seudullinen henkilökuljetuslogistikko, jonka tehtävät painottuvat henkilökuljetuksiin. Alueella on tarpeen koordinoita koulukuljetuksia ja sosiaalitoimen järjestämiä kuljetuksia sekä jatkossa myös Kela-kuljetuksia.

Kaluston tehokkaampi kierrättäminen

Erityisesti aamu- ja iltapäiväkuljetusten välillä kalustoa on vapaana, ja tätä kannattaa soveltuvin osin hyödyntää myöhäisen aamupäivän tai keskipäivän kuljetuksissa.

4. Helppokäyttöisyys, esteettömyys joukkoliikenteessä

Iäkkäiden määrän ennustetaan Itä-Uudellamaalla kasvavan vuodesta 2015 vuoteen 2020 yhteensä noin 15 %, jolloin vuonna 2020 useampi kuin joka viides (noin 22 %) Itä-Uudenmaan asukas olisi yli 64-vuotias. Rakentamalla helppokäyttöistä, kaikille sopivaa joukkoliikennejärjestelmää, voidaan edesauttaa iäkkäiden kotona asumista, ennaltaehkäistä lakisääteisten kuljetuspalvelujen tarvetta sekä parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä iäkkäiden yksityisautoilua.

Pysäkkiratkaisut, kalusto, esteettömyys

Pysäkkien parantamisen ja ylläpidon yhteydessä ja uusia pysäkkejä toteutettaessa varmistetaan pysäkkien helppo saavutettavuus (myös talvella) ja matalalattiakaluston alueilla pysäkkikorokkeet. Pysäkkitiedottamisessa kiinnitetään huomiota tekstien riittävään kokoon ja selkeään luettavuuteen. Erityisesti kuntien sisäisiä liikennepalveluita toteutetaan mahdollisuuksien mukaan matalalattiabusseilla ja palveluliikenneautoilla.

Palveluliikenteet, joustavuus, helppokäyttöisyys

Palveluliikenteen tarjontaa pyritään lisäämään erityisesti kuntien sisäisessä liikenteessä, koska asiointi pääosin suuntautuu sivukyliltä oman kunnan keskukseen. Hiljaisina aikoina ja hiljaisen kysynnän alueella palveluliikenne tai muut joustavat joukkoliikennepalvelut voivat korvata kokonaan perinteisen joukkoliikenteen. Palveluliikenne ja kutsuliikenne on tarkoitettu kaikille matkustajille, ei vain iäkkäille.

Informaation selkeys, lipun oston helppous

Tieto joukkoliikennepalveluista tulee olla helposti saatavilla ja selkeää. Tietoa saa kuntien ja liikenteenharjoittajien internetsivuilla, yritysten jakamista aikatauluista sekä bussipysäkeiltä. Jatkossa mobiilitiedottaminen on yhä keskeisempi osa joukkoliikennetiedotusta. Kuntien koulutoimen ja alueen sosiaalitoimet opastavat omia asiakkaitaan joukkoliikenteen käyttöön.

Lippuja myydään autoissa ja erikseen kerrotuissa lipunostopaikoissa sekä jatkossa yhä enemmän myös internetissä.

7.3 Seuranta

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely vaikuttaa sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Pidemmän aikavälin vaikutuksia ovat esimerkiksi kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja maankäytön suunnitteluun. Palvelutason määrittelystä ilmenee, millä alueilla ja suunnilla joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä, mikä voi vaikuttaa esimerkiksi koulujen oppilaaksiottoalueisiin ja sosiaali- ja terveyspalveluiden aluejakoon.

Lyhyellä aikavälillä palvelutasomäärittely toimii työkaluna joukkoliikenteen jatkosuunnittelussa: linjasto- ja aikataulusuunnittelussa sekä liikenteen hankinnassa. Sopimuskausien aikana muutostarpeita voidaan arvioida suhteessa määritettyyn palvelutasoon. Ennen uuden kilpailutuksen valmistelun alkua palvelutason määrittelyn ajantasaisuus voi olla syytä tarkistaa.

Liikenneviraston palvelutaso-ohjeessa todetaan, että joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn toteutumista on perusteltua arvioida säännöllisesti joko vuosittain tai esimerkiksi parin kolmen vuoden välein esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan yhteydessä.

Lähteet

Aiesopimus Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisestä vuosina 2015–2019. Uudenmaan liitto 2015. Helsinki.

Elinympäristön tietopalvelu Liiteri. Suomen ympäristökeskus SYKE 2016.

HSL. HSL ratkaisi Sipoon ja Kirkkonummen tarjouskilpailun. 11.2.2014. (<https://www.hsl.fi/uutiset/2014/hsl-ratkaisi-sipoon-ja-kirkkonummen-tarjouskilpailun-4432>)

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Liikenneviraston ohjeita 31/2015. Liikennevirasto, Helsinki 2015.

Kelasto-tilastotietokanta. Kela, 2016. (<http://www.kela.fi/kelasto>)

Matkahuolto, aikatauluhaku 2016 (<https://matkahuolto.fi/fi/>)

Porvoon kylärakenneohjelma. Kaupunginvaltuusto 11.6.2014 §37.

Valtakunnallinen liikenneluparekisteri, VALLU-rekisteri. Liikennevirasto, 2016.

Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014. Liikennevirasto, Helsinki 2014.

Liitteet

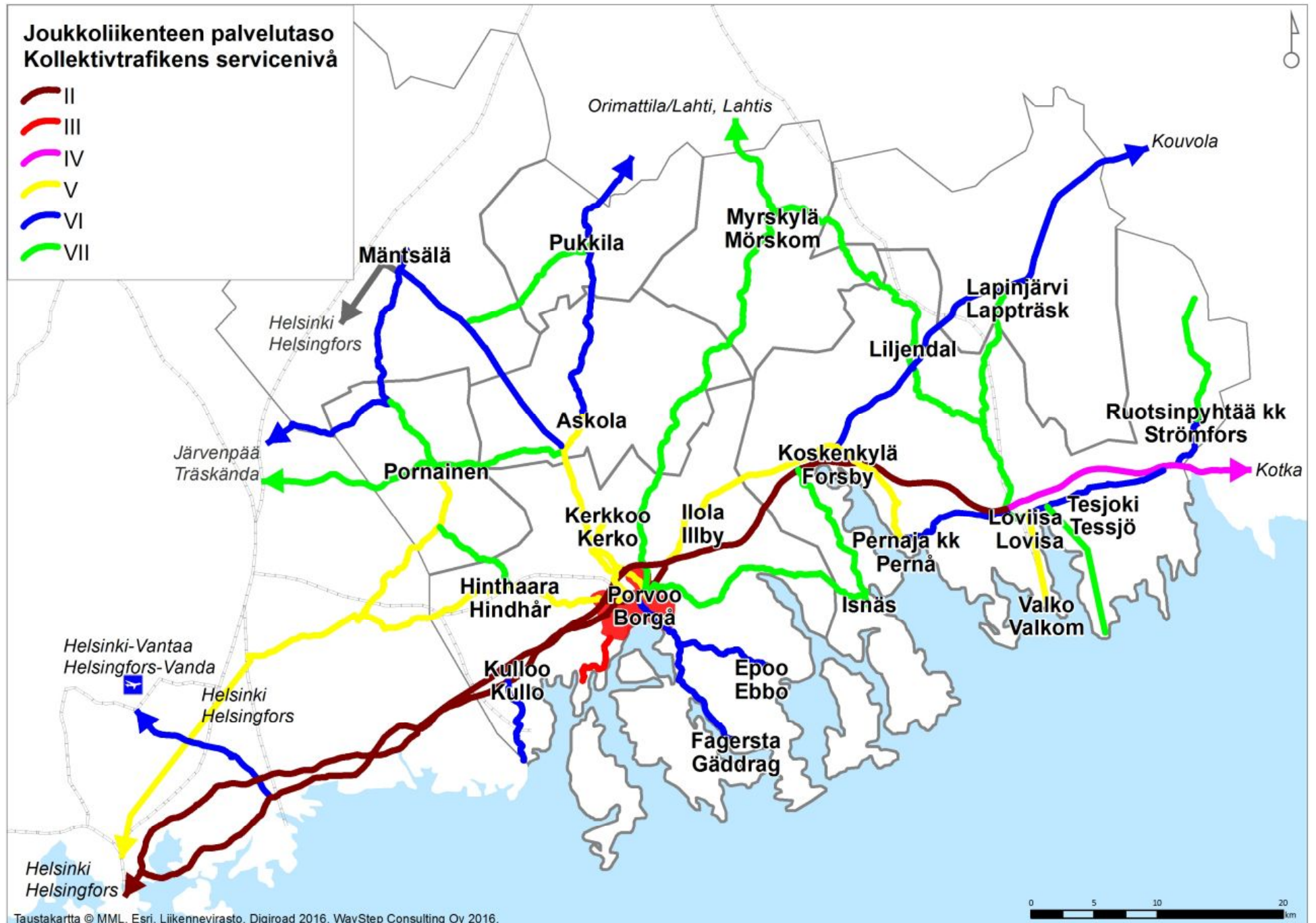
Liite 1. Itä-Uudenmaan tärkeimpiä terminaaleja, pysäkkivarustelun nykytila

	Porvoon linja- autoasema	Loviisan linja- autoasema	Mäntsälän linja- autoasema	Mäntsälän rautatieasema
Odottelun mukavuus				
Lämmin odotustila	x	x	x	
Katos	x	x	x	x
Istumapaikka	x	x	x	x
Roskakori	x	x	x	x
WC	x	x	x	
Oheispalvelut	x	x	Taxi/ Kahvila/pizzeria	K-market
Informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu				
Pysäkkimerkki	x		x	x
Linjakilpi		x	x	x
Aikataulukehikko, aikataulut	x	x	x	x
Saavutettavuus				
Liityntäpysäköinti		x	x	x
Pyöräpysäköinti	x	x	x	x
Saattopysäköinti	x	x	x	x
Esteettömyys	x	x		x
Turvallisuus				
Valaistus	x	x	x	x
Korotettu pysäkki- alue	x	x		

Liite 1. Itä-Uudenmaan tärkeimpiä solmupysäkkejä, pysäkkivarustelun nykytila

	Gammelbackantie, Opisto I ja L	Vanha Helsingintie, mt 170 liittymä	Karleby L ja I	Treksilä I ja L	Kulloo I ja L	Liljendal E ja P	Loviisa, Neste, vt 7 L ja I	Vanhakylä I ja L
Odottelun mukavuus								
Lämmin odotustila								
Katos	x	x	x	x	x	x	x	x
Istumapaikka		x	x	x	x	x	x	x
Roskakori		x	x	x	x		x	x
WC								
Oheispalvelut						Café Lilja	Neste	ABC
Informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu								
Pysäkkimerkki	x	x	x	x	x	x	x	x
Linjakilpi								
Aikataulukehikko, aikataulut		x		x	x		kehikot, ei aikatauluja	
Saavutettavuus								
Liityntäpysäköinti		x		x			x	
Pyöräpysäköinti		x	x	x	x	x	x	
Saattopysäköinti		x					x	
Esteettömyys		x				x	x	x
Turvallisuus								
Valaistus	x	x		x	x	x	x	x
Korotettu pysäkki-alue		x				x	x	x

Liite 2. Palvelutasotavoitteet



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 90/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy		Julkaisu-aika Marraskuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely				
<p>Tiivistelmä</p> <p>Itä-Uudenmaan ELY-keskus ja alueen kunnat ovat valmistelleet ehdotuksen alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä. Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomaisen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennettä.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutason määrittely on lakisääteistä. Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Uudellamaalla joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus ja Sipoossa Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymä.</p> <p>Palvelutason määrittely pohjautuu nykytilan analyysistä saatuihin tuloksiin, yhdessä liikenteenharjoittajien ja kuntien edustajien kanssa tunnistettuihin liikkumistarpeisiin sekä käytävissä olevaan julkiseen rahoitukseen. Palvelutaso on määritetty sekä liikennepalveluiden määrälle että laadullisille tekijöille. Palvelutaso on määritetty mahdollisimman realistisesti lähelle nykytasoa, eikä suunnitelmassa haeta suuria muutoksia.</p> <p>Periaatteena ja tavoitteena on, että mahdollisimman suuri osa liikenteestä syntyisi markkinaehtoisena liikenteenä. Erityisesti pitempimatkaisessa ja kaupunkien välisessä liikenteessä palvelutaso on se, minkä yritykset pystyvät markkinaehtoisesti tuottamaan. Muu palvelutason turvaamiseksi välttämätön liikenne hankitaan ensisijaisesti kuntien ja ELY-keskuksen yhteisostoina tässä suunnitelmassa määritetty palvelutaso, kuntien kuljetuksiin liittyvät tarpeet sekä resurssit huomioon ottaen.</p> <p>Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisessä tärkeimmiksi toimenpiteiksi on Itä-Uudellamaalla tunnistettu seuraavat kehittämis-kokonaisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen • Matkaketjujen sujuvoittaminen • Koulukuljetusten tehostaminen ja palvelutason nosto • Helppokäyttöisyys ja esteettömyys joukkoliikenteessä 				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
	978-952-314-511-5	2242-2846		2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-511-5	Kieli Suomi	Sivumäärä 59
Julkaisun myyntijakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: www.doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 90/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy		Publiceringsdatum November 2016		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör uppdragsgivare		
Publikationens titel Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland (Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely)				
Sammandrag NMT-centralen i Nyland och Östra Nylands kommuner har berett ett förslag för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå i området. Målet med att fastställa denna servicenivå är att beskriva hurdana kollektivtrafiktjänster man vill erbjuda inom regionen och i vilken riktning den behöriga myndigheten vill utveckla kollektivtrafiken i regionen. Fastställandet av servicenivån inom kollektivtrafiken är lagstadgad. Enligt 4 § i kollektivtrafiklagen är de behöriga myndigheterna skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. I Nyland är den behöriga myndigheten inom kollektivtrafiken NTM-centralen i Nyland och i Sibbo Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). Fastställandet av servicenivån baseras på resultaten av en nulägesanalys, de resebehov som identifierats i samråd med trafikidkare och kommunrepresentanter samt den offentliga finansiering som finns att tillgå. Servicenivån har fastställts både för trafiktjänsterna och de kvalitativa faktorerna. Servicenivån har fastställs så realistiskt som möjligt nära den nuvarande nivån, och planen innebär inte några stora förändringar. Huvudprincipen och målsättningen är att en så stor del av trafiken som möjligt erbjuds som trafik på marknadsvillkor. Särskilt i fjärrtrafiken och i trafiken mellan städerna ska servicenivån fastställas enligt det som företagen kan erbjuda. Övrig trafik som är nödvändig för att garantera servicenivån köps i första hand in av kommunerna och NTM-centralen tillsammans i enlighet med servicenivån enligt denna plan, kommunernas transportbehov och de tillgängliga resurserna. Följande utvecklingshelheter har identifierats som de viktigaste åtgärderna för utvecklingen av kollektivtrafiken och persontransporter i Östra Nyland: <ul style="list-style-type: none"> • Att stödja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor • Att göra resekedjorna smidigare • Att effektivisera skolskjutsarna och att öka servicenivån • Kollektivtrafikens användarvänlighet och tillgänglighet 				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-511-5	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-511-5		Språk Finska Sidantal 59
Beställningar Publikationen är tillgänglig endast på webben: www.doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

Publication serie and number Reports 90/2016					
Publication serie and number Transport and Infrastructure					
Author(s) Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy			Date November 2016		
			Publisher Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Uusimaa		
			Financier/commissioner		
Title of publication Passenger transport survey and public transport service level specification of the municipalities of Eastern Uusimaa region and the ELY Centre for Uusimaa (Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely)					
<p>Abstract</p> <p>The Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre) for Uusimaa and the municipalities of the Eastern Uusimaa region have prepared a proposal for specifying the service level for public transport in the region. The aim of the service level specification is to express a preference for which type of public transport services are to be provided in the region and in what way the competent authority intends to improve public transport in the region.</p> <p>Specifying the service level of public transport is a statutory obligation. The competent authorities are obliged to specify the service level of public transport in their area of competence under Section 4 of the Public Transport Act. The competent authority for public transport in the Uusimaa region is the ELY Centre for Uusimaa, while the competent authority in Sipoo is the Helsinki Region Transport (HSL) joint local authority.</p> <p>The service level specification is conducted on the basis of the results of the analysis of the current state, the transport needs identified jointly with the transport operators and representatives of the municipalities, and the available public funding. The service level has been specified for both the quantitative and qualitative factors related to transport services. The service level has been specified as close to the current level as is realistically possible, and the plan is not aimed at making major changes.</p> <p>The principle and goal is to maximise the proportion of market-based transport. Especially with longer trips and transport between cities, the service level is that which companies can produce under market conditions.</p> <p>Other transport necessary for securing the service level is acquired primarily through joint procurement by the municipalities and the ELY Centre while taking into account the service level specified in this plan, the needs related to municipal transports and the resources.</p> <p>The following development entities have been identified as the key improvement measures for public and passenger transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supporting the operating conditions of market-based transport • Facilitating trip chaining • Enhancing school transport and increasing the service level • Ensuring the ease of use and accessibility of public transport 					
Keywords Public transport, service level					
ISBN (print)	ISBN (PDF) 978-952-314-511-5	ISSN-L 2242-2846	ISSN (print)	ISSN (online) 2242-2854	
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-511-5		Language Finnish	Number of pages 59
Distributor Publication is only available in internet: www.doria.fi/ely-keskus					
Place of publication and date			Printing place		

RAPORTEJA 90 | 2016

**ITÄ-UUDENMAAN KUNTIEN JA UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN HENKILÖLIIKENNESELVITYS JA
JOUKKOLIIKENTEE PALVELUTASOMÄÄRITTELY**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-511-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-511-5

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-centralen.fi